

## Yurisdiksi Negara dan Penguasaan Pesawat Udara secara Melawan Hukum

Oleh : R.A.Z. Kartini Djauhari

Yurisdiksi negara yang berlaku terhadap pelaku penguasaan pesawat udara secara melawan hukum adalah yurisdiksi dari negara tempat pendaftaran pesawat, negara dimana pesawat mendarat dimana pelaku masih berada di atas pesawat, negara tempat kedudukan usaha atau tempat tinggal tetap si penyewa dalam hal pesawat udara disewa tanpa awak, dan negara dimana pelaku berada. Ketentuan ini menunjukkan bahwa Konvensi The Hague mengarah kepada "universal jurisdiction".



### Pengantar.

Kemajuan-kemajuan yang dicapai dalam bidang penerbangan, khususnya penerbangan internasional telah membawa banyak perubahan dalam hubungan antar bangsa. Penerbangan sipil internasional telah ikut mempererat dan memperlancar hubungan persahabatan antar bangsa-bangsa di dunia. Sebagaimana tertuang dalam pembukaan Konvensi Chicago 1944 yang berbunyi :

*"Where as the future development of international civil aviation can greatly help to create and proserve friendship and understanding among the nations and people of the world, yet its abuse can become a threat to the general security, and....."*

Jadi masa depan penerbangan sipil international sangat membantu dalam menciptakan dan memelihara persahabatan serta saling pengertian di antara bangsa-bangsa dan masyarakat di dunia, oleh karena itu suatu gangguan atas penerbangan sipil internasional dapat menjadi ancaman bagi keamanan umum.

Sejalan dengan kemajuan yang dicapai dalam penerbangan sipil sebagai sarana angkutan udara, kejahatan terhadap penerbangan sipil juga semakin berkembang. Yaitu dapat dilakukan dalam berbagai bentuk dan dengan latar belakang yang berbeda-beda. Pengaturan mengenai kejahatan dalam

penerbangan sipil international ini sampai sekarang telah dikeluarkan 3 buah konvensi international, yaitu :

1. **Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircrafts, Tokyo, 1963;**
2. **Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, The Hague, 1970; dan**
3. **Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, Montreal, 1971.**

Sejak tahun 1976 Indonesia telah menjadi peserta ketiga konvensi ini melalui tindak ratifikasi dengan Undang-Undang No. 2 tahun 1976. Dan sebagai tindak lanjut dari ratifikasi tersebut, pada tahun yang sama telah dikeluarkan Undang-Undang No. 4 tahun 1976. Kedua Undang-Undang ini rancangannya diajukan oleh Pemerintah kepada Dewan Perwakilan Rakyat pada tanggal 2 Pebruari 1976.<sup>1</sup>

Dalam tulisan singkat ini pembahasan akan dibatasi hanya pada kejahatan penerbangan yang diatur dalam Konvensi The Haque 1970,- yaitu berupa kejahatan "penguasaan pesawat udara secara melawan hukum". Selain itu tulisan ini dimaksudkan untuk mengetahui negara-negara yang berhak untuk menghukum atau mengambil tindakan atas pelaku kejahatan jenis ini. Hal ini penting mengingat kejahatan berupa penguasaan pesawat udara secara melawan hukum, umumnya melibatkan kepentingan dari banyak negara. Untuk itu maka dalam tulisan ini pembahasannya akan dibagi dalam beberapa bagian : 1. Pengertian dan Bentuk Yurisdiksi Negara; 2. Konvensi The Haque 1970, terdiri dari: (a) Pengertian kejahatan penerbangan ; (b) Ruang lingkup konvensi; dan (c) Yurisdiksi Negara, serta diakhiri dengan kesimpulan sebagai penutup tulisan ini.

## 1. Pengertian dan bentuk Yurisdikasi Negara.

### a. Pengertian.

Istilah yurisdiksi dapat dibedakan antara "jurisdiction to prescribe laws" dan "jurisdiction to enforce laws". *Jurisdiction to prescribe laws* adalah kekuasaan untuk membentuk atau membuat undang-undang, sedangkan *jurisdiction to enforce laws* adalah berkaitan dengan kewenangan untuk melakukan tindakan menurut atau sebagai akibat dari kewenangan untuk membentuk undang-undang (*jurisdiction to prescribe laws*). Pengertian yurisdiksi itu sendiri masing-masing sarjana memberikan pengertian yang berbeda-beda.

1. Dirjen Hukum dan Perundang-undangan Dep. Kehakiman RT. Sejarah Pembentukan Undang-Undang No. 2 tahun 1976 tentang Pengesahan Konvensi Tokyo 1963, Koavensi The Haque 1970 dan Konvensi Montreal 1971.

Menurut D.P.O 'Connell, yurisdiksi adalah;<sup>2</sup> " the power of a sovereign to effect the rights of person, whether by legislation, by executive decree, or by the judgement of a court", yaitu kekuasaan suatu kedaulatan untuk mempengaruhi hak-hak individu baik melalui perundang-perundangan, keputusan pemerintah maupun melalui keputusan suatu pengadilan. Pengertian ini apabila dilihat dari praktek pelaksanaan yurisdiksi negara menurut hukum international adalah terlalu sempit. Sebab kekuasaan suatu negara tidak hanya terhadap orang, tetapi juga terhadap benda, wilayah dan kejadian-kejadian yang berkaitan dengannya. Hal ini tampak jelas dalam pasal 2 Drafts Declaration of Rights and Duties of States yang menentukan : "*Every state has the right to exercise jurisdiction over its territory and over all persons and things therein.....*".

Lebih lanjut berkenan dengan pengertian yurisdiksi Imre Anthony Csabafi, menyatakan: <sup>3</sup>

*".....means the right of a state to regulate or effect by legislative, executive or judicial measures the rights of persons, property, acts or events with respect to matters not exclusively of domestic concern"*.

Jadi yurisdiksi adalah hak dari suatu negara untuk mengatur atau mempengaruhi melalui tindakan legislatif, eksekutif atau yudikatif hak-hak individu, benda, perbuatan atau kejadian-kejadian yang berkenan dengan masalah-masalah yang secara eksklusif tidak termasuk urusan domestik.

Dari beberapa pengertian yurisdiksi dia atas, maka dapat diambil kesimpulan bahwa yang dimaksud dengan yurisdiksi negara adalah kewenangan hukum dari suatu negara untuk membentuk dan melaksanakan atau menerapkan peraturan perundang-undangannya terhadap orang, benda, perbuatan atau kejadian-kejadian yang berhubungan dengannya dan mengambil tindakan atas pelanggaran terhadap perundang-undangan itu.

#### b. Bentuk Yurisdiksi Negara.

Membicarakan bentuk yurisdiksi negara, dapat bertolak dari pendapat yang dikemukakan oleh Schwarzenberger, <sup>4</sup> yang menyatakan bahwa untuk mengetahui bentuk-bentuk yurisdiksi negara harus diadakan pengklasifikasian sebagai berikut :

1. Klasifikasi berdasarkan obyek yurisdiksi, yang menimbulkan bentuk yurisdiksi personal dan yurisdiksi teritorial;

2. D.P.O 'Connell., *International Law for Students*, Stevens & Sons, London. 1971, hal. 251

3. Imre Anthony Csabafi., *The Concept of State Jurisdiction in International Space Law.*, Martinus Nijhoff, The Hague, 1971, hal. 49

4. Schwarzenberger., *A Manual of International Law.*, 5th. Ed. Stevens & Sons, London. 1967, hal. 91

2. Klasifikasi berdasarkan sifat khusus dan tidak khusus pelaksanaan yurisdiksi, menimbulkan bentuk yurisdiksi biasa (ordinary jurisdiction) dan luar biasa (extra-ordinary jurisdiction);
3. Klasifikasi berdasarkan ketentuan-ketentuan yang membatasi pelaksanaan kedaulatan, menimbulkan bentuk yurisdiksi terbatas dan tidak terbatas; dan
4. Klasifikasi berdasarkan ketentuan yang mengatur kehidupan bersama subyek hukum internasional, menimbulkan bentuk yurisdiksi aktual dan yurisdiksi potensial.

Selanjutnya dalam ajaran (doctrine) hukum internasional dibedakan 4 macam azas yang menetapkan dasar hukum yurisdiksi nasional suatu negara, yaitu:<sup>5</sup>

1. Azas kewilayahan (Territoriality principle);
2. Azas personalitas (Personality principle);
3. Azas perlindungan (Protective principle); dan
4. Azas universalitas (Universality principle).

Yurisdiksi negara juga dapat dibedakan dalam 3 tipe, yaitu: (a) teritorialitas; (b) quasi-teritorial; dan (c) personalitas. Dari ketiga tipe ini yang perlu disinggung berkenaan dengan kejahatan dalam kontak tulisan ini adalah tipe quasi-teritorial. Adapun pengertian yurisdiksi quasi-teritorial menurut Bin Cheng adalah:<sup>6</sup>

*"The sum total of the power of a State in respect of ships, aircraft and spacecraft (to extent to which they are also granted legal personality) having its nationality.... Quasi-territorial jurisdiction differs from personal jurisdiction in that it extends not only to the craft in question but also to all persons and things on board including the activities of such persons, whether on board the craft or elsewhere".*

Jadi merupakan kekuasaan mutlak dari suatu negara berkenaan dengan pesawat udara, pesawat ruang angkasa dan kapal-kapal yang berkebangsaan negaranya. Dan yurisdiksi quasi-teritorial dibedakan dari yurisdiksi personal yang diperluas tidak hanya terhadap pesawat tepi juga bagi setiap orang dan benda di pesawat, termasuk kegiatan orang-orang tersebut baik di pesawat atau di tempat lain.

<sup>5</sup> Imre Anthony Csabafi., Op. Cit, hal. 50. Untuk jelasnya arti dari masing-masing azas ini lihat lebih lanjut Michael Akehurst., *A Modern Introduction to International Law*. George Allen and Unwin Ltd, London, 1970, hal. 131-132

Yurisdiksi quasi-teritorial ini dikaitkan dengan perkembangan pada masa sekarang ini, dianut hanya jika pesawat udara yang bersangkutan sedang terbang di atas laut lepas atau di atas wilayah tak bertuan lainnya, misalnya di Antariksa. Sebab pada masa sekarang terhadap suatu pesawat udara dapat dilaksanakan yurisdiksi beberapa negara. Hal ini akan tampak jelas pada pembahasan-pembahasan berikut ini.

## 2. Konvensi The Hague 1970.

### a. Pengertian kejahatan penerbangan.

Kejahatan penerbangan dapat mencakup kejahatan yang dilakukan di dalam pesawat udara yang sedang dalam penerbangan (inflight) atau pesawat sedang dalam dinas (in service) dan kejahatan terhadap prasarana penerbangan (air navigation facilities). Seperti diketahui bahwa kejahatan yang dilakukan di pesawat yang sedang dalam penerbangan diatur dalam Konvensi Tokyo 1963 dan Konvensi The Hague 1970, namun perbedaannya adalah dari sudut obyek kejahatan. Konvensi Tokyo, kejahatan ditujukan terhadap orang dan barang-barang,<sup>7</sup> sedangkan dalam Konvensi The Hague kejahatan ditujukan kepada pesawat udara, yaitu berupa penguasaan pesawat udara secara melawan hukum.

Konvensi The Hague 1970 mulai berlaku pada tanggal 14 Oktober 1971. Dan apa yang dimaksud dengan penguasaan pesawat udara secara melawan hukum (unlawful seizure of aircraft) ditentukan dalam pasal 1, yaitu :

"Any person who on board an aircraft in flight :

- a. unlawfully, by force or threat thereof, by any other form of intimidation, seizures, or exercises control of, that aircraft, or attempts to perform any such act, or
- b. is an accomplice of a person who perform or attempts to perform any such act commits an offence (hereinafter referred to as "the offence")."

Dari ketentuan pasal 1 di atas, maka yang dimaksud dengan kejahatan berupa penguasaan pesawat udara secara melawan hukum adalah secara melawan hukum dengan kekerasan atau ancaman kekerasan atau setiap bentuk intimidasi lainnya, merampas atau mengambil alih pengawasan pesawat udara yang sedang dalam penerbangan.

Selanjutnya yang dimaksud dengan sedang dalam penerbangan (in flight) adalah sejak saat semua pintu luar pesawat ditutup setelah naiknya penumpang (embarkasi) sampai saat pintu tadi dibuka untuk menurunkan pe-

7. Pasal 1 ayat (1.b) Konvensi Tokyo 1963 menentukan yang dimaksud kejahatan dalam Konvensi ini adalah: "act which, whether or not they are offences, may or do jeopardize the safety of the aircraft or of person on board it."

numpang (disembarkasi). Dan dalam hal terjadinya pendaratan darurat, suatu pesawat udara tetap dianggap "dalam penerbangan" sampai saat pejabat yang berwenang mengambil alih tanggungjawab terhadap pesawat, penumpang dan barang-barang di dalamnya.<sup>8</sup>

#### b. Ruang lingkup Konvensi.

Konvensi ini berlaku apabila tempat tinggal landas atau tempat pendaratan yang sebenarnya dari pesawat udara yang di atasnya terjadi kejahatan terletak di luar daerah dari negara tempat pendaftaran pesawat (state of registration), tanpa mempersoalkan apakah dalam penerbangan internasional atau domestik.<sup>9</sup>

Dalam hal "international operation agencies", dimana suatu negara di tunjuk menjadi negara tempat pendaftaran, maka Konvensi ini juga tidak berlaku jika tempat tinggal landas dan pendaratan sebenarnya di wilayah yang ditunjuk itu.<sup>10</sup>

Oleh karena itu Konvensi The Haque 1970 hanya berlaku bagi pelaku kejahatan berupa penguasaan pesawat udara secara melawan hukum apabila perbuatan itu dilakukan terhadap pesawat udara yang berangkat atau mendarat di wilayah negara selain negara pendaftaran pesawat.

#### c. Yurisdiksi Negara.

Berkenaan dengan yurisdiksi negara terhadap pelaku penguasaan pesawat udara secara melawan hukum dalam Konvensi ini diatur dalam pasal 4, yang menentukan :

- "1. *Each Contracting State shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offence and any other act of violence against passengers or crew committed by the alleged offender in connection with the offence, in the following cases :*
- a. *When the offence is committed on board an aircraft registered in that state;*
  - b. *When the aircraft on board which the offence is committed lands in its territory with the alleged offender still on board;*
  - c. *When the offence is committed on board an aircraft leased without crew to a lessee who has his principal place of business or, if the lessee has no such place of business, his permanent residence, in that State.*

<sup>8</sup>. pasal 3 ayat (1)

<sup>9</sup>. Ibid, ayat (3)

<sup>10</sup>.

12. *Each Contracting State shall likewise take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offence in the case where the alleged offender is present in its territory and it does not extradite him pursuant to Article 8 to any of the States mentioned in paragraph 1 of this Article.*

13. *This Convention does not exclude any criminal jurisdiction exercised in accordance with national law.*

Berdasarkan ketentuan di atas maka negara-negara yang mempunyai hak untuk menjalankan yurisdiksinya terhadap pelaku penguasaan pesawat udara secara melawan hukum, adalah :

- a. negara tempat pendaftaran pesawat;
- b. negara dimana pesawat udara mendarat dan pelakunya masih berada di dalam pesawat; dan
- c. negara tempat kedudukan usaha atau tempat tinggal tetap penyewa dalam hal pesawat udara disewa tanpa awak pesawat.

Pasal 4 ayat (2) memperluas negara-negara yang mempunyai yurisdiksi, yakni selain negara tersebut dalam ayat (1) adalah semua negara yang di wilayahnya si pelaku berada dan tidak diekstradisikan. Ketentuan ini mengandung konsekuensi bahwa setiap negara peserta konvensi yang di wilayahnya pelaku berada dapat melaksanakan yurisdiksinya apabila pelaku tidak diekstradisi. Ketentuan pasal 4 ayat (2) tampak bagi kita kalau terhadap pelaku penguasaan pesawat udara secara melawan hukum mengarah kepada "universal jurisdiction".

Berkenaan dengan ekstradisi pelaku penguasaan pesawat udara secara melawan hukum yang dimaksud pasal 4 ayat (2), diatur dalam pasal 8 yang menentukan :

1. *The offence shall be deemed to be included as an extraditable offence in any extradition treaty existing between Contracting States.*

*Contracting States undertake to include the offence as an extraditable offence in every extradition treaty to be concluded between them.*

2. *If a Contracting State which makes extradition conditional on the existence of a treaty receives a request for extradition from another Contracting State with which it has no extradition treaty, it may at its option consider this Convention as the legal basis for extradition in respect of the offence. Extradition shall be subject to the other*

3. *Contracting States which do not make extradition conditional on the existence of a treaty shall recognize the offence as an extraditable offence between themselves subject to the conditions provided by the law of the requested State.*

4. *The offence shall be treated, for the purpose of extradition between Contracting States, as if it had been committed not only in the place in which it occurred but also in the territories of the States required to establish their jurisdiction in accordance with Article 4, paragraph 1.*

Jadi berdasarkan ketentuan pasal 3 bahwa kejahatan berupa penguasaan pesawat udara secara melawan hukum harus dianggap sebagai kejahatan yang dapat diekstradisikan dalam setiap perjanjian ekstradisi antara negara-negara peserta dan harus dimasukkan dalam perjanjian ekstradisi yang akan mereka buat. Dan apabila tidak ada perjanjian ekstradisi, maka Konvensi The Haque 1970 dapat dijadikan dasar hukum dan pengekstradisian penjahat tunduk pada syarat-syarat yang ditentukan oleh negara yang dimohon (requested state).

Ketentuan ini telah menutup kemungkinan bagi si pelaku untuk meloloskan diri dari penghukuman, sebab adakalanya pelaku kejahatan penerbangan tidak dapat diekstradisikan dengan alasan tidak ada perjanjian ekstradisi. Namun demikian tetap mengandung kelemahan jika Konvensi ini yang dijadikan dasar hukum, yaitu harus melalui saluran diplomatik. Dengan melalui saluran diplomatik selain diperlukan tata cara (prosedur) yang berbelit-belit, juga bagaimana jika di antara negara-negara yang bersangkutan tidak mempunyai hubungan diplomatik. Kelemahan yang lain walau ada perjanjian ekstradisi, kejahatan penerbangan sering tidak dimasukkan sebagai kejahatan yang dapat diekstradisikan, misalnya dalam perjanjian antara Indonesia dengan Thailand.<sup>11</sup>

Dengan tidak adanya perjanjian ekstradisi di antara negara-negara bersangkutan dan konvensi dijadikan dasar hukum, maka ekstradisi itu tunduk pada syarat yang ditentukan oleh negara yang dimohon (requested state), ini berarti dapat atau tidaknya si pelaku diekstradisikan tergantung pada negara yang dimohon. Oleh karena itu adanya kemungkinan si pelaku akan lolos dari penghukuman akan tetap ada, apabila menurut ketentuan hukum negara yang dimohon bahwa kejahatan itu mengandung unsur politik.

Kejahatan berupa penguasaan pesawat udara secara melawan hukum ini akan semakin rumit jika dikaitkan dengan kejahatan politik, sebab yang sering terjadi justru kejahatan jenis ini berlatar belakang politik. Kasus Dawson's Field telah memberikan contoh kepada kita. Yakni dimana dalam bulan September 1970 beberapa orang Arab Palestina telah berhasil menguasai tiga pesawat udara sipil dan memaksanya mendarat di Dawson's Field, Jordania. Masing-masing pesawat didaftarkan di Switzerland (milik Swissair), di Inggris



(milik B.O.A.C) dan di Amerika Serikat (milik T.W.A). Para pelaku menuntut dibebaskannya sejumlah anggota gerilya Palestina yang ditahan polisi di London dan kemudian mereka meledakan pesawat.<sup>12</sup>

Kasus yang lain adalah kasus yang menimpah pesawat Boeing 747 milik Kuwait Airways dalam bulan April 1988. Pesawat Boeing 747 milik Kuwait Airways ini berangkat dari Bangkok dengan 112 penumpang (termasuk 12 awak pesawat) pada tanggal 5 April dikuasai oleh beberapa orang bertopeng yang memerintahkan agar pilot mendaratkan pesawat di pelabuhan udara Mashad (Iran). Kemudian pesawat meneruskan penerbangan dan pada tanggal 8 April mendarat di pelabuhan udara Larnaca (Siprus). Dan pada tanggal 13 terbang menuju Aljazair serta pada tanggal 20 April drama pembajakan ini berakhir dengan pembebasan para pelaku sebagai imbalan pembebasan seluruh sandera. Tuntutan para pelaku dalam peristiwa ini adalah menuntut pembebasan 17 orang Syiah Irak yang ditahan di Kuwait karena terlibat dalam serentetan pengeboman di Kuwait City dalam bulan Desember 1983. Dalam peristiwa ini para pelaku melakukan pembunuhan terhadap 2 orang penumpang.<sup>13</sup>

Dari kedua kasus di atas dilihat dari tuntutan para pelaku, yaitu pembebasan bagi rekan-rekan mereka yang ditahan karena terlihat grilya dan pengeboman, kiranya dapat dikatakan bahwa para pelaku melakukan kejahatan politik. Namun karena diikuti oleh serangkaian kejahatan pengrusakan dan pembunuhan maka tidak lagi merupakan kejahatan politik murni, bahwa dapat dikategorikan kedalam kejahatan biasa.

Oleh sebab itu hendaknya dalam melihat kejahatan penguasaan pesawat udara secara melawan hukum ini haruslah dibedakan antara kejahatan politik semata-mata dengan kejahatan yang bermotifkan politik. Karena apabila tidak dibedakan, maka ada kemungkinan bahwa pelaku penguasaan pesawat udara secara melawan hukum akan lolos dari ancaman hukuman, sebab dapat saja si pelaku dengan berselimut kejahatan politik tidak dapat diekstradisi dan meminta perlindungan di negara-negara lain.

Akhirnya perlu juga disinggung disini adalah ketentuan pasal 2 Konvensi yang menentukan: "Each Contracting State undertakes to make the offence punishable by severe penalties". Dan konvensi sendiri tidak menjelaskan bagaimana bentuk hukuman yang termasuk "severe penalties (hukuman yang berat)", hal ini tampaknya diserahkan kepada hukum nasional masing-masing negara peserta. Ketentuan ini hendaknya diartikan bahwa Konvensi membenarkan bahwa setiap negara peserta dapat menjatuhkan hukuman maksimum terhadap pelaku penguasaan pesawat udara secara melawan hukum.

12. Harris, D.J., *Cases and Materials on International Law.*, Sweet & Maxwell, London, 1979, hal. 265.

13. Tempo No. 7 Tahun XVIII, 16 April 1988 dan No. 8 Tahun XVIII 23 April 1988 serta Harian Umum

## Kesimpulan.

Dari uraian di atas dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Yurisdiksi negara yang berlaku terhadap pelaku penguasaan pesawat udara secara melawan hukum adalah yurisdiksi dari negara tempat pendaftaran pesawat, pesawat mendarat dimana si pelaku masih berada di atas pesawat, negara tempat kedudukan usaha atau tempat tinggal tetap si penyewa dalam hal pesawat disewa tanpa awak dan semua negara dimana pelaku berada. Ketentuan ini menunjukkan bahwa Konvensi The Haque mengarah kepada "universal jurisdiction".
2. Kejahatan berupa "unlawful seizure of aircraft" dapat berbentuk penguasaan atau perampasan pengawasan pesawat udara dengan menggunakan kekerasan atau ancaman kekerasan atau bentuk intimidasi lainnya, termasuk percobaan untuk melakukan perbuatan penguasaan pesawat udara secara melawan hukum; dan
3. Dalam Konvensi The Hague yang menjadi masalah adalah berkenaan dengan lembaga ekstradisi (pasal 8), mengingat kejahatan politik dikecualikan dari ekstradisi. Sedangkan ada kecenderungan bahwa kejahatan berupa penguasaan pesawat udara secara melawan hukum lebih banyak dilatar belakangi oleh tuntutan-tuntutan politik dari para pelaku, namun tidak jarang diikuti pula oleh tindakan pengrusakan dan pembunuhan terhadap para penumpang yang dijadikan sandera.

Oleh karena itu mengingat kejahatan berupa penguasaan pesawat udara secara melawan hukum ini senantiasa membahayakan kemanan dan keselamatan penerbangan sipil yang pada akhirnya nyawa orang-orang yang tidak bersalah, kiranya sudah selayaknya diadakan kerjasama internasional yang lebih efektif dalam menanggulangi masalah ini. Misalnya dengan mengadakan Konvensi yang terinci dalam merumuskan semua aspek yang menyangkut kejahatan dalam dunia penerbangan. \*\*\*

## Daftar Kepustakaan.

Chaidir Ali., *Himpunan Lengkap Undang-Undang dan Peraturan tentang Ekstradisi.*, Binacipta, Bandung, 1980

Dep. Kehakiman R.I., *Sejarah Pembentukan Undang-Undang No. 2 Tahun 1976 tentang Pengesahan Konvensi Tokyo 1963, Konvensi The Hague 1970 dan Konvensi Montreal 1971.*

Harris., D.J., *Cases and Materials on International Law.*, Sweet & Maxwell, London, 1979

Imre Anthony Coabafi., *The Concept of State Jurisdiction in International Space Law*, Martinus Nijhoff, The Hague 1971

I Wayan Parthiana., *Ekstradisi dalam Hukum Internasional dan Hukum Nasional.*, Alumni, Bandung, 1983

Michael Akehurst., *A Modern Introduction to International Law*. George Allen and Unwin, London, 1970

O'Connell., D.P., *International Law for Students.*, Stevens & Sons., London, 1971

Schwarzenberger., *A Manual of International Law.*, Stevens & Sons, London, 1967

Tempo No. 7 Tahun XVIII - 16 April dan No. 8 Tahun XVIII - 23 April 1988 Kompas tanggal 21 April 1988.

**Dokumen-dokumen :**

- Chicago Convention on International Civil Aviation 1944
- Convention for the Suppression on Unlawful Seizure of Aircraft, The Hague 1970; dan
- Perjanjian antara Republik Indonesia dan Kerajaan Thailand tentang Ekstradisi.

\*\*\*

**ANDA MEMBUTUHKAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN?**

Undang-undang  
Peraturan Pemerintah  
Sekretariat Negara/Menteri-Menteri Negara  
Lembaga-lembaga Tinggi Negara  
Departemen  
Lembaga-lembaga non departemen  
Daerah-daerah



**HUBUNGLAH PUSAT DOKUMENTASI HUKUM  
FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS INDONESIA.  
JL. CIREBON 5 JAKARTA, TELP. (021) 335432**