

KONVENSI TOKYO TAHUN 1963

(Ditinjau dari Hukum Pidana Internasional)

Oleh : Drs. DPM. Sitompul, S.H., M.H.

1. PENDAHULUAN

a. Latar Belakang

Kejahatan-kejahatan terhadap pesawat udara akhir-akhir ini dapat dikatakan cenderung meningkat, walaupun sebenarnya usia hal-hal yang berkaitan dengan pesawat udara belum begitu tua (berkembang pesat setelah Perang Dunia II).

Penerbangan pesawat udara dari suatu tempat ke tempat lain kadang-kadang berlangsung dalam waktu yang lama dan sebaliknya dapat berlangsung dalam waktu yang singkat namun kemungkinan terjadinya kejahatan-kejahatan di bidang pesawat udara yang sedang terbang tetap saja mungkin terjadi, dengan mekanisme kemungkinan-kemungkinan sebagai berikut:

- 1) Peristiwa kejahatan terjadi antara sesama penumpang .
- 2) Peristiwa kejahatan terjadi antara penumpang dengan awak pesawat (Pilot, Co-Pilot, Pramugrari, dan lain-lain).

3) Peristiwa kejahatan terjadi antara penumpang dengan pesawat udara itu sendiri.

4) Peristiwa kejahatan terjadi antara orang yang berada di luar penerbangan itu (misalnya: si penjahat di daratan) dengan seluruh penumpang dan awak pesawatnya serta pesawat itu.

Dengan mengatasi kejahatan-kejahatan terhadap pesawat udara tersebut, dimana penumpangnya terdiri dari berbagai macam bangsa-bangsa maka bangsa di dalam Negara menyusun suatu konvensi Internasional guna menanggulangi kejahatan-kejahatan itu.

b. Hukum Pidana Internasional.

Sebagai pengembangan baru dari Hukum Internasional telah berkembang saat ini ilmu pengetahuan: Hukum Administrasi Internasional; Hukum Pidana Internasional . . ." (Dr. Sumitro L.S. Danuredjo, S.H., 1971; halaman 1963).

Dijelaskan lebih jauh oleh Prof. Schwarzenberger, bahwa doktrin-doktrin Hukum Internasional mempunyai lapangan studi baru yakni: Hukum Pidana Internasional; Hukum Ekonomi Internasional; Perundang-undangan Internasional . . . (Prof. Schwarzenberger, 1962: halaman 209-296).

Sedangkan bentuk dari Hukum Pidana Internasional ada dua yaitu:

- 1) Substantive Criminal law
- 2) Adjective Criminal law (Muller & Beshorow, 1973; halaman 7).

Obyek dari Hukum Pidana Internasional antara lain adalah :

- 1) Masalah perbuatan-perbuatan "Kejahatan berdimensi Internasional" yang mengganggu keamanan dan ketertiban Negara-negara di dunia.
- 2) Masalah sanksi pidana yang harus dijatuhkan oleh negara-negara peserta konvensi Internasional guna menanggulangi kejahatan berdimensi Internasional tersebut.

Negara-negara peserta Konvensi Internasional itu biasanya sepakat merumuskan tindak pidana Internasional yang dianggap melukai rasa

keadilan dari negara-negara peserta konvensi dan umat manusia pada umumnya. Sedangkan sanksi pidana yang dijatuhkan kepada si penjahat, diserahkan penjatuhan sanksi pidananya kepada negara-negara peserta konvensi yang paling bersangkutan dengan kasus tersebut.

2. KONVENSI TENTANG KEJAHATAN PENERBANGAN

Beberapa kejahatan terhadap pesawat udara dapat dicatat antara lain dalam kasus-kasus :

- a. Pembajakan pesawat udara Lufthansa ke Nagadishu pada tahun 1977.
- b. Pembajakan pesawat G.I.A. tahun 1984, yang dikenal dengan peristiwa "Woyla".
- c. Peledakan pesawat Korean Air Lines Boeing 727 tahun 1987.

Walaupun ketiga peristiwa kejahatan a, b, c, tersebut di atas berkaitan dengan "Terorisme" yang berdimensi kejahatan Internasional, namun juga tidak terlepas masalah tersebut berkaitan erat dengan Konvensi. Konvensi Internasional yang mempunyai sanksi pidana atas perbuatan itu (*Periksa: Konvensi Eropa tahun 1977 tentang terorisme, pasal I*).

Konvensi-konvensi Internasional yang telah disepakati banyak ne-

gara (termasuk Indonesia) dimana konvensi tersebut berkaitan dengan kejahatan penerbangan yang prosesnya harus dilakukan penanggulangan secara terpadu adalah Konvensi-konvensi:

1. Konvensi Tokyo tahun 1963, tentang kejahatan-kejahatan dan tindakan-tindakan tertentu lainnya yang dilakukan di dalam pesawat udara. (Convention on offence and certain other acts committed on Board Aircraft, 1963); selanjutnya dalam uraian ini disingkat menjadi konvensi Tokyo tahun 1963).
2. Konvensi Den Haag tahun 1970, tentang Pemberantasan Penguasaan pesawat udara secara melawan hukum (Convention for the Suppression of unlawful seizure of Aircraft, 1970); selanjutnya dalam uraian ini ditulis konvensi Den Haag tahun 1970).
3. Konvensi Montreal tahun 1971, tentang Pemberantasan tindakan-tindakan melawan hukum yang mengancam keselamatan penerbangan sipil (Convention for the Suppression of unlawful Acts against the Safety of civil Aviation, 1971); Dalam uraian tersebut di bawah ini selanjutnya disebut/ditulis "Konvensi Montreal tahun 1971".

Ketiga konvensi (1, 2, 3) tersebut di atas telah diterima oleh

Indonesia yang kemudian penerapannya diatur melalui Undang-undang Nomor 2 Tahun 1976 tentang: Perubahan dan Penambahan beberapa Pasal Dalam KUHP bertalian dengan perluasan berlakunya ketentuan Perundang-undangan Pidana Kejahatan penerbangan, dan kejahatan terhadap sarana/Prasarana penerbangan. (Periksa: Undang-undang Nomor 2 tahun 1976, Pasal 3).

Dengan adanya Undang-undang Nomor 2 tahun 1976 tersebut semakin kuatlah landasan hukum dari Negara R.I. untuk menjatuhkan sanksi Pidana terhadap para pelaku kejahatan penerbangan; dimana dalam proses peradilan Pidananya tentu Polri harus ikut terlibat untuk ikut serta memprosesnya.

3. Konvensi Tokyo Tahun 1963.

Konvensi Tokyo tahun 1963 tentang Kejahatan-kejahatan dan Tindakan-tindakan tertentu lainnya yang dilakukan di dalam pesawat udara, Pasal 3 penjelasan tentang Ruang lingkup perbuatan-perbuatan yang dapat dikenakan sanksi Pidana oleh konvensi ini.

Pasal 1. Konvensi Tokyo tahun 1963:

ayat 1: Konvensi ini diberlakukan terhadap perbuatan/tindakan-tindakan dalam hal :

- a. Kejahatan-kejahatan terhadap Hukum Pidana (of

fence againts penal law).

b. Tindakan-tindakan baik yang merupakan kejahatan-an atau tindak yang dapat:

- membahayakan keselamatan pesawat udara, atau,
- orang-orang di dalam pesawat udara, atau
- membahayakan ketenraman, ketertiban dan disiplin di dalam pesawat.

ayat 2: Kecuali karena ketentuan seperti yang tercantum dalam Bab III Konvensi ini, diberlakukan terhadap kejahatan-kejahatan yang dilakukan oleh seseorang di dalam pesawat udara yang didaftarkan di suatu negara peserta konvensi, sedangkan pesawat udara itu haruslah:

- dalam keadaan sedang terbang, atau
- sedang terbang dipermukaan laut, atau
- di suatu daerah di luar wilayah negara.

ayat 3: Untuk tujuan konvensi ini, suatu pesawat udara dipandang dalam keadaan terbang: sejak saat dipergunakan tenaga untuk terbang sampai saat pendaratan selesai. (For the purpose of this convention, an aircraft is considered to be in

flight from the moment when power is oppled for the purpose of take off until the moment when the landing ran ends) .

ayat 4: Konvensi ini tidak berlaku terhadap pesawat udara yang dipergunakan untuk;

- dinas/pelayanan militer, atau
- dinas/pelayanan bea cukai, atau
- dinas/pelayanan kepolisian.

Dari isi pasal 1 Konvensi Tokyo tahun 1963 tersebut di atas dapat dilihat bahwa konvensi *tidak berlaku* atau tidak bisa diterapkan jika:

- a. Pesawat udara itu *tidak* terbang (di darat)
- b. Pesawat udara itu untuk dinas/pelayanan militer, Kepolisian, atau bea cukai.

Sedangkan pengertian Pasal 1 ayat 1 huruf a Konvensi Tokyo tahun 1963 dapat mempunyai pengertian luas yaitu; bahwa yang dimaksud dengan "kejahatan terhadap Hukum Pidana", adalah kejahatan-kejahatan yang tercantum pada Hukum Pidana Negara-negara peserta, Konvensi ini (bagi Indonesia adalah kejahatan-kejahatan di KUHP *atau* Perundang-undangan Pidana lainnya di luar

KUHP, misalnya: perkosaan, penganiayaan antara sesama penumpang dalam pesawat udara yang sedang terbang).

Pengertian dari Pasal 1 ayat (1) huruf b, yang menyatakan "Tindakan baik yang merupakan kejahatan *atau tidak . . .*" kata-kata atau tidak maksudnya untuk memperluas pengertian kejahatan dari pasal 1 ayat (1) huruf a. Sebab dapat terjadi bahwa perbuatan-perbuatan itu tidak diatur atau belum diatur dalam Hukum Pidana Negara peserta Konvensi ini, sehingga agar si pelaku kejahatan dapat "terjaring", dengan hukum ini dicantumkan kata-kata: "merupakan kejahatan *atau tidak . . .*"

Dengan demikian ada kewajiban dari negara-negara peserta konvensi ini jika perbuatan-perbuatan itu bahwa di atur dalam Hukum Pidana di negaranya, segera diharapkan mengaturnya sehingga perbuatan-perbuatan itu dapat dikenakan sanksi.

Pasal 2 Konvensi Tokyo tahun 1963.

Pasal 2 Konvensi ini menyatakan hal-hal sebagai berikut:

"Tanpa mengurangi ketentuan-ketentuan seperti dalam pasal 4, kecuali apabila keselamatan pesawat udara itu atau orang-orang atau barang-barang yang ada di dalamnya menghendakinya maka tidak ada ketentuan dari konvensi ini dapat di-

interpertasikan sebagai penguasaan atau penuntut kejahatan yang berhubungan dengan pelanggaran hukum pidana yang bersifat politik atau berdasarkan diskriminasi rasial dan religi.

Pasal 2 ini dimaksudkan untuk menyatakan bahwa kejahatan-kejahatan yang dinyatakan di dalam konvensi ini tidak ditafsirkan sebagai "kejahatan politik".

Pasal 3 Konvensi Tokyo Tahun 1963.

ayat 1: Negara tempat pendaftaran pesawat udara mempunyai kompetensi untuk melaksanakan yurisdiksinya terhadap kejahatan-kejahatan atau tindakan-tindakan lainnya yang dilakukan di dalam pesawat udara.

ayat 2: Setiap negara peserta harus mengambil tindakan sesuai dengan kebutuhannya guna menentukan/menegakkan yurisdiksinya sebagai negara pendaftar, terhadap kejahatan dan tindakan-tindakan lain yang dilakukan di dalam pesawat udara yang terdaftar di negara itu.

ayat 3: Konvensi ini tidak mengesampingkan yurisdiksi kriminal yang dilaksanakan sesuai dengan hukum nasional.

Dalam pasal 3 ayat (3) Konvensi Tokyo tahun 1963 tersebut, dicantumkan tentang kalimat yurisdiksi kriminal. Yurisdiksi krimi-

nal pada dasarnya merupakan pengembangan dari "teori yurisdiksi Territorial". Yurisdiksi kriminal territorial menyatakan dalam ajarannya; bahwa suatu kejahatan harus diadili oleh negara yang ketertiban dan keamanannya amat tergantung atas kejahatan itu. (Prof. J.G. Starke, 1965: halaman 121). Pertimbangan-pertimbangan lain yang mendukungnya teori Yurisdiksi Kriminal territorial tersebut adalah hal-hal sebagai berikut:

- a. Negara territoriallah yang berkepentingan atas kasus tersebut.
- b. Negara territorial dimana terjadi kasus tersebut, pada dasarnya yang mempunyai fasilitas/sarana yang menunjang diadakannya pemberantasan kejahatan tersebut.
- c. Negara territorial tempat terjadinya kejahatan itu yang mempunyai wewenang untuk mengadilinya.

Dengan adanya teori yurisdiksi kriminal tersebut di atas dapatlah difahami isi pasal 3 ayat (3) dari konvensi Tokyo tahun 1963 itu, mengapa negara-negara peserta konvensi tidak boleh mengesampingkan yurisdiksi kriminal yang penerapannya disesuaikan dengan Hukum Nasional. Selanjutnya pengertian dari Pasal 3 ayat (1) dan ayat (2, 3) tersebut di atas dapat dijelaskan sebagai berikut: Negara tempat dimana pesawat udara tersebut didaftarkan men-

dapat prioritas pertama berkompeten dalam hal yang berkaitan dengan kejahatan yang terjadi itu; Negara tempat pendaftaran pesawat tersebut dapat melaksanakan yurisdiksinya (= wewenangnya) untuk memberi sanksi terhadap pelakunya. Hal itu dapat dimengerti sebab; kebangsaan dari pesawat udara itu ditentukan oleh tempat (negara) dimana pesawat udara itu didaftarkan.

Apabila terjadi kejahatan penerbangan di luar wilayah negara tempat pendaftaran pesawat udara tersebut, tentunya diperlukan ekstradisi yang melibatkan negara-negara yang berkepentingan dalam kasus tersebut (*Periksa: Lampiran daftar kejahatan yang pelakunya dapat diekstradisi angka 29, dari Undang-undang Nomor 1 tahun 1979 tentang ekstradisi*). Pasal 4 Konvensi Tokyo tahun 1963.

Pasal 4 Konvensi Tokyo tahun 1963 menyatakan sebagai berikut:

"Negara peserta Konvensi yang bukan negara pendaftar pesawat udara tersebut tidak boleh mencampuri suatu penerbangan yang dilakukan oleh pesawat udara dengan maksud untuk melaksanakan yurisdiksi kriminal terhadap suatu kejahatan yang dilakukan di dalam pesawat udara itu, kecuali dalam hal-hal sebagai berikut:

- a. Kejahatan itu mempunyai aki-

bat terhadap wilayah negara tersebut;

- b. Kejahatan itu dilakukan oleh atau terhadap rakyat atau penduduk tetap dari negara tersebut;
- c. Kejahatan itu ditujukan terhadap keamanan negara tersebut;
- d. Kejahatan itu merupakan pelanggaran suatu peraturan atau ketentuan penerbangan atau manuver pesawat udara yang berlaku di negara tersebut;
- e. Pelaksanaan yurisdiksinya diperlukan, guna menjamin kepatuhan terhadap suatu kewajiban dari negara tersebut kepada perjanjian Internasional yang multilateral.

Pasal 4 Konvensi Tokyo tahun 1963 dapat ditafsirkan sebagai hal-hal yang membatasi hak-hak peserta konvensi tersebut terutama terhadap negara-negara yang *bukan* tempat pesawat udara itu didaftarkan.

Pasal 13 ayat (2) Konvensi Tokyo tahun 1963.

Pasal 13 ayat (2) konvensi ini garis besarnya menentukan hal-hal sebagai berikut:

"Negara dimana pada saat pelaku kejahatan itu diturunkan atau diserahkan oleh komandan pesawat udara, harus melaksanakan penjiagaan dan mengambil langkah-langkah yang diperlukan

guna melindungi keselamatan orang-orang yang bersangkutan . . ."

Tindakan penjiagaan dan pengambilan langkah-langkah yang diperlukan tersebut tentunya harus berdasarkan pada ketentuan undang-undang yang berlaku di negara tersebut. Hal ini berkaitan dengan pengamanan korban kejahatan itu dan pengamanan si penjahat untuk diekstradisikan kepada negara peminta.

Pasal 15 ayat (1) konvensi Tokyo tahun 1963.

Pasal 15 ayat (1) garis besarnya menyatakan ketentuan sebagai berikut: "Negara dimana tempat orang-orang tersebut diturunkan diberi wewenang untuk menunda keberangkatan orang tersebut ketempat tujuannya untuk kepentingan tuntutan pidana atau ekstradisi."

Pasal 15 ayat (1) konvensi Tokyo tahun 1963 memberi "rambu-rambu" terhadap terjadinya proses peradilan Pidana (Penyidikan, penuntutan, pengadilan) dimana pihak kepolisian mempunyai tugas dan wewenang khusus dalam proses peradilan pidana itu.

Pasal 16 ayat (2) konvensi Tokyo tahun 1963.

Pasal 16 ayat (2) menyatakan garis besar isinya sebagai berikut: ". . . bahwa masalah ekstradisi dari si pelaku kejahatan diserahkan sepenuhnya kepada masing-masing pihak yang berurusan de-

ngan masalah itu dan tidak ada kaitannya dengan konvensi Tokyo tahun 1963 ini . . .”

Dari isi ketentuan pasal 16 pasal (2) konvensi Tokyo tahun 1963 tersebut di atas dapat dilihat bahwa dipisahkan antara: masalah proses pelaksanaan ekstradisi terhadap si pelaku kejahatan dengan isi keseluruhan dari konvensi Tokyo tahun 1963, karena kedua hal itu tidak ada kaitannya dalam konvensi tersebut. (Konvensi Tokyo tahun 1963 tidak mengatur masalah ekstradisi dari pelaku kejahatan penerbangan). Masalah ekstradisi diatur perjanjiannya secara tersendiri oleh negara-negara yang bersangkutan, misalnya Perjanjian ekstradisi Indonesia-Malaysia.

Pasal 24 Konvensi Tokyo tahun 1963.

ayat 1 Setiap pertikaian antara dua atau lebih Negara peserta Perjanjian mengenai interpretasi atau penerapan Konvensi ini yang tidak dapat diselesaikan melalui negosiasi, maka atas permintaan dari salahsatu dari mereka akan dilimpahkan kepada lembaga arbitrase tersebut, maka salah satu pihak dapat mengajukan pertikaian tersebut kepada Internasional Court Of Justice dengan permohonan yang sesuai dengan statuta dari Mahkamah tersebut.

ayat 2: Setiap Negara pada saat penandatanganan untuk meratifikasi Konvensi ini atau pada saat penerimaannya, dapat menyatakan dan menentukan bahwa dia tidak terikat kepada ayat di atas. Negara Peserta Perjanjian lainnya juga tidak terikat kepada ayat di atas sesuai dengan pernyataan Negara yang telah mengadakan reservasi tadi.

ayat 4 Setiap Negara Peserta Perjanjian yang telah membuat reservasi sesuai dengan ayat terdahulu, setiap waktu dapat meniadakan reservasi itu dengan pemberitahuan kepada International Civil Aviation Organization.

Dalam Pasal 24 ayat (1) tersebut disebutkan kata "Negosiasi; Arbitrase; Mahkamah Pengadilan Internasional, untuk lebih jelasnya ketiga kata itu akan dijelaskan garis besarnya sebagai berikut:

Negotiation = Negosiasi = perundingan.

Bila ada sengketa antara dua negara atau lebih tentang masalah hukum (atau masalah lain) misalnya, maka penyelesaiannya antara lain dapat dilakukan dengan cara damai melalui perundingan musyawarah antara pihak-pihak yang bersengketa, sehingga perdebatan faham dapat diselesaikan.

Negosiasi antar negara biasanya dilakukan melalui "Saluran diplomatik normal" oleh masing-masing pejabat urusan luar negeri atau oleh wakil-wakil diplomatik dari negara yang bersangkutan. (J.G. MERRILLS M.A., 1986: halaman 6.). Pasal 40 Piagam PBB menjelaskan dan mengatur secara garis besar masalah Negosiasi: "Apabila suatu sengketa antara negara-negara terjadi terlebih dulu mereka diharapkan menempuh jalan musyawarah untuk menyelesaikannya". (Dr. Ali Sastroamidjojo, 1973: halaman 175).

Negosiasi tidak mungkin dilakukan jika pihak-pihak yang bersengketa menolak untuk berhubungan satu sama lain. Sengketa besar antar negara "biasanya" diikuti dengan pemutusan hubungan diplomatik bila suatu kekerasan telah dilakukan oleh salah satu pihak.

Arbitration = arbitrase.

Arbitrase adalah salah satu cara penyelesaian sengketa antar negara lewat beberapa orang wasit yang dipilih dan disetujui oleh pihak-pihak yang sedang bersengketa. Persoalan sengketa itu dilimpahkan kepada wasit-wasit atau Arbitrator untuk mendapatkan keputusan, keputusan itu mengikat semua pihak yang bersengketa. Syarat dari keputusan para wasit tersebut harus berdasarkan pada Hukum Internasional.

Sebelum tahun 1945 banyak masalah-masalah sengketa antar negara diselesaikan dengan cara Arbitrase, namun setelah PBB membentuk "Mahkamah Pengadilan Internasional = International Court Justice" tahun 1945 maka banyak perkara-perkara sengketa antar negara lebih suka diajukan ke Mahkamah Pengadilan Internasional (International Court of Justice).

International Court of Justice = Mahkamah Pengadilan Internasional.

Undang-undang yang mengatur tentang Mahkamah Pengadilan Internasional tercantum pada statuta Mahkamah Pengadilan Internasional, dan dijadikan sebagai lampiran dari Piagam PBB. Wewenang dari Mahkamah Pengadilan Internasional meliputi semua perkara yang diajukan kepadanya oleh pihak-pihak yang bersengketa, namun suatu negara *tidak dapat dipaksakan* untuk diadili di muka Mahkamah tersebut tanpa negara yang bersangkutan menghendakinya sendiri (jadi harus ada persetujuan antara pihak-pihak yang bersengketa untuk mau diadili), dengan pengecualian dalam masalah sengketa hukum (legal dispute) tentang hal-hal:

1. Soal-soal Hukum Internasional.
2. Penafsiran suatu Undang-undang.
3. Fakta-fakta yang melanggar kewajiban internasional.
4. Kerugian yang harus dibayar

suatu negara karena pelanggaran bersifat internasional (Dr. Ali Sastroamidjojo, 1973; halaman 181).

Dalam masalah-masalah no. 1 sampai no. 4 tersebut di atas negara-negara anggota PBB tidak perlu ada persetujuan dari salah satu pihak yang sedang bersengketa, untuk melimpahkan perkara itu ke Mahkamah Pengadilan Internasional. Dalam Pasal 24 ayat (2) Konvensi Tokyo tahun 1963 ditulis kata-kata "reservasi dan ratifikasi" untuk lebih jelasnya kedua kata itu akan dijelaskan garis besarnya sebagai berikut:

Reservasi.

Reservasi adalah pernyataan sepihak, bagaimanapun diungkapkan atau dinamakan yang dibuat oleh suatu negara, ketika menandatangani, menerima, menyetujui atau ikut serta pada suatu perjanjian dengan mana negara itu mengakui, meniadakan atau merubah akibat hukum dari ketentuan-ketentuan suatu perjanjian (konvensi) dalam penerapannya di negara tersebut. (*Perkara*: Pasal 2 Konvensi Wina tahun 1969 tentang Hukum Perjanjian).

Ratifikasi.

Akseptasi, penyetujuan, dan ikut serta adalah suatu tindakan internasional apapun namanya yang dengan tindakan itu semua negara terikat secara internasional dalam

suatu persetujuan perjanjian tertentu; Negara diikat oleh suatu perjanjian . . . (*Periksa*: Pasal 2 Konvensi Wina tahun 1969 tentang Hukum Perjanjian). Dengan adanya penjelasan tentang: Negosiasi; Arbitrasi; Mahkamah Pengadilan Internasional; Reservasi; Ratifikasi, maka diharapkan isi dari pasal 24 Konvensi Tokyo tahun 1963 menjadi dapat difahami maknanya. Dari isi Pasal-pasal 3 ayat (1, 2, 3), Pasal 13 ayat (2), dan Pasal 15 ayat (1) Konvensi Tokyo tahun 1963, dapat dilihat dalam jiwa dan isi pasalnya ternyata Polri (Kepolisian) mempunyai tugas dan peranan dalam penerapan isi Konvensi tersebut.

4. PENUTUP.

Berdasarkan uraian tentang konvensi Tokyo tahun 1963 tersebut di atas dapat difahami, bahwa pihak Polri berkepentingan untuk mengetahui isi pasal-pasal tertentu dari Konvensi Tokyo tahun 1963; terutama yang berkaitan dengan penerapan:

- a. Pasal 3 ayat (1, 2, 3).
- b. Pasal 13 ayat (2).
- c. Pasal 15 ayat (1) Konvensi Tokyo tahun 1963.

Di dalam ketiga Pasal tersebut dapat dimungkinkan muncul tugas pokok Polri selaku Penegak Hukum, dalam menangani perkara kejahatan penerbangan.