

## EFEKTIFITAS APLIKASI KONVENSİ TOKYO 1963 DAN PROTOKOL MONTREAL 2014 TERHADAP UNRULY PASSENGER CASE DALAM DUNIA PENERBAGANGAN

<sup>1</sup>Aditya Kurniawijaya, <sup>2</sup>Emmy Latifah  
<sup>1,2</sup>Fakultas Hukum, Universitas Sebelas Maret  
e-mail: aditya.kurnia.wijaya100@gmail.com

### Abstrak

Peraturan yang berlaku di dalam pesawat penerbangan dimaksudkan agar masyarakat mematuhi hal-hal apa saja yang harus dan tidak boleh dilakukan ketika berada dalam pesawat penerbangan. Peraturan yang sudah ada ini tak terlepas dari pelanggaran terhadap aturan yang berlaku di dalam pesawat. Kasus penumpang yang tidak mematuhi aturan atau dikenal dengan *unruly passenger* merupakan sebuah contoh pelanggaran terhadap aturan yang berlaku di dalam pesawat. Konvensi Tokyo 1963 menjadi jawaban dalam mengatasi kasus *unruly passenger* tersebut. Namun, kandungan dari Konvensi Tokyo 1963 pada kenyataannya belum mampu menangani seluruh masalah terkait *unruly passenger*. Melihat hal tersebut, ICAO mengamandemen Konvensi Tokyo 1963 untuk memperkuat dasar hukum bagi maskapai dalam menangani kasus *unruly passenger*, hingga akhirnya menghasilkan *Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft* atau dikenal sebagai Protokol Montreal 2014. Keberadaan Konvensi Tokyo 1963 dan Protokol Montreal 2014 ini diharapkan mampu mengatasi permasalahan terkait *unruly passenger* dalam dunia penerbangan.

**Kata Kunci:** Peraturan, Pelanggaran, Unruly Passenger, Konvensi Tokyo 1963, Protocol Montreal 2014

### A. PENDAHULUAN

Transportasi udara baik nasional maupun internasional berkembang sangat pesat. Hal ini membawa dampak positif bagi kesejahteraan umat manusia, karena dengan adanya transportasi udara maka dapat memudahkan aktivitas manusia terutama dalam hal memperpendek jarak antar Negara.<sup>(1)</sup> Namun, keberadaan transportasi udara ini juga tidak lepas dari adanya kasus pelanggaran maupun kejahatan yang terjadi dalam pesawat. Hal seperti ini seringkali mengancam keselamatan, dan mengancam jiwa para penumpang.<sup>(2)</sup> Salah satu pelanggaran yang sering terjadi di dalam pesawat udara ialah adanya penumpang yang tidak mematuhi aturan dalam pesawat, atau dikenal sebagai *unruly passenger*.<sup>(3)</sup> Istilah *unruly passenger* sendiri digunakan oleh *International Air Traffic*

*Association* (IATA). Dalam *Guidance on Unruly Passenger Prevention and Management*, IATA mendefinisikan *unruly passenger*: “Para penumpang yang tidak menghargai aturan-aturan yang berlaku di dalam pesawat atau tidak mengikuti instruksi dari awak pesawat sehingga mengganggu ketertiban dan disiplin dalam pesawat serta membahayakan keselamatan penerbangan”.<sup>(4)</sup>

Keberadaan *unruly passenger* ini kerap mengganggu ketertiban dan kedisiplinan di dalam pesawat bahkan dapat membahayakan keselamatan penerbangan.<sup>(5)</sup> Oleh karena itu, negara-negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional sepakat mengesahkan *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft* (Konvensi tentang Pelanggaran-pelanggaran dan Tindakan-tindakan Tertentu yang Dilakukan di dalam Pesawat Udara) atau biasa

dikenal sebagai Konvensi Tokyo 1963.<sup>(6)</sup> Konvensi ini ditandatangani di Tokyo pada 14 September 1963 sebagai wadah untuk mengatur hal-hal yang berkaitan dengan pelanggaran ataupun kejahatan di dalam pesawat penerbangan. Konvensi tersebut berlaku sejak 4 Desember 1969 dan telah diratifikasi oleh 185 negara.<sup>(7)</sup>

Indonesia merupakan salah satu negara yang telah meratifikasi dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1976 tentang Pengesahan Konvensi Tokyo 1963, Konvensi Den Haag 1970, dan Konvensi Montreal 1971.<sup>(8)</sup>

Kasus *unruly passenger* bukan merupakan hal baru dalam dunia penerbangan, kasus ini sudah pernah terjadi sebelum Konvensi Tokyo 1963 berlaku. Kasus-kasus inilah yang menjadi cikal bakal dibuatnya peraturan mengenai *unruly passenger*, salah satu kasus yang cukup terkenal adalah kasus Cordova dan Santano (*United States v. Cordova*, 89 F. Supp. 298). Cordova dan Santano ini merupakan penumpang pesawat penerbangan dari San Juan ke New York pada tanggal 2 Agustus 1948. Seorang pramugari memberitahukan kepada kapten penerbangan tersebut bahwa telah terjadi pertengkaran antara Cordova dan Santano yang disebabkan oleh keadaan mereka yang sedang mabuk.<sup>(9)</sup>

Kapten penerbangan tersebut memberikan kendali pesawat kepada ko-pilot dan menghampiri kedua penumpang yang mabuk tersebut. Cordova tidak dapat dikendalikan dan justru menyerang kapten pesawat serta seorang pramugari yang berada di lokasi kejadian. Pesawat mengalami hilang keseimbangan karena penumpang lain berusaha melihat kejadian tersebut dan berkumpul di bagian ekor pesawat. Saat peristiwa terjadi, pesawat sedang berada di atas Samudra Atlantik, dalam artian pesawat

sedang berada di atas laut bebas. Kasus ini akhirnya dibawa ke pengadilan Amerika Serikat. Hakim membebaskan Cordova dan Santano karena hakim berpendapat bahwa pengadilan tidak memiliki yurisdiksi karena perbuatan tersebut terjadi di dalam pesawat dan di atas laut bebas.

Bahkan, setelah Konvensi Tokyo 1963 berlaku, Konvensi ini belum mampu menangani seluruh permasalahan *unruly passenger*, terutama terkait masalah yurisdiksi. Dalam Konvensi Tokyo 1963, terkait permasalahan yurisdiksi hanya dikenal *state of registration* dan juga beberapa pengecualian untuk negara lain. Negara yang bukan *state of registration* tidak dapat menerapkan yurisdiksinya karena tidak diatur di dalam konvensi. Masalah yurisdiksi tersebut membuat banyak *unruly passenger* terbebas dari tuntutan hukum karena negara tempat pesawat mendarat tidak dapat menerapkan yurisdiksinya.

Kasus *unruly passenger* yang pernah terjadi di Indonesia adalah kasus Matt Christopher Lockley, seorang penumpang Virgin Australia penerbangan Brisbane ke Denpasar tertanggal 25 April 2014. Pada kasus ini juga terdapat permasalahan mengenai yurisdiksi, yang mana pada kasus ini Lockley dianggap tidak melakukan tindak pidana atau pelanggaran dan dipulangkan kembali ke Australia setelah diperiksa. Indonesia sebagai negara tempat pesawat mendarat beranggapan bahwa kasus tersebut bukan termasuk yurisdiksinya, karena Australia yang memiliki kewenangan dan yurisdiksi.<sup>(10)</sup>

Melihat banyaknya kasus *unruly passenger* yang meningkat tiap tahunnya, *International Civil Aviation Organization* (ICAO) segera mengambil tindakan untuk mengamandemen Konvensi Tokyo

1963 agar memperkuat dasar hukum bagi maskapai dan kru pesawat dalam menangani kasus *unruly passenger*. Amandemen ini telah didiskusikan oleh ICAO dan pada 4 April 2014 menghasilkan *Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft* atau dikenal dengan Protokol Montreal 2014.

Apabila kita meninjau Protokol Montreal 2014, terdapat beberapa perubahan yang sebelumnya tidak diatur dalam Konvensi Tokyo 1963 antara lain terkait penambahan yurisdiksi yang awalnya hanya *state of registration*, cakupan konvensi, kewenangan dan imunitas kapten pesawat udara, prosedur penanganan, ekstradisi, dan ganti rugi atas kerugian yang diakibatkan oleh *unruly passenger*. Protokol tersebut akan berlaku ketika 22 negara sudah meratifikasinya, namun sampai saat ini Indonesia belum termasuk sebagai negara yang meratifikasi Protokol Montreal 2014 tersebut.

## B. PERMASALAHAN

Adapun permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini yaitu bagaimana penanganan terhadap kasus *unruly passenger*; dan bagaimana implementasi ketentuan terkait *unruly passenger* dalam dunia penerbangan.

## C. METODE

Metode pendekatan yang digunakan adalah *yuridis-normatif*, dengan jenis penelitian *dogmatik*, bentuk penelitian *preskriptif* hubungan hukum. Spesifikasi penelitian ini yaitu *deskriptif-analitis*. Metode pengumpulan data melalui metode kepastakaan (*library research*) dengan menguji bahan dokumen dan bahan pustaka yang

digunakan dalam penelitian ini. Data dianalisis secara *kualitatif-normatif*, meneliti dengan jalan menafsirkan dan membangun pernyataan yang terdapat dalam dokumen perundang-undangan. Metode analisis *kualitatif*, dibangun berdasarkan data sekunder yang berupa teori, makna dan substansinya dari berbagai literatur, peraturan perundang-undangan, dan data primer yang diperoleh dari wawancara, pengamatan dan studi lapangan. Kemudian, dianalisis dengan undang-undang, teori dan pendapat pakar terkait, sehingga diperoleh kesimpulan tentang pengertian kebijakan hukum ruang udara yang berkaitan dengan *unruly passenger* di dunia penerbangan.

## D. PEMBAHASAN

### 1. Penanganan Kasus *Unruly Passenger*

Jumlah kasus *unruly passenger* dalam penerbangan nasional maupun internasional terus bertambah setiap tahunnya. Keberadaan *unruly passenger* sangat meresahkan banyak pihak karena dapat membahayakan keselamatan dan keamanan penerbangan, mengganggu ketertiban selama penerbangan dan merugikan maskapai penerbangan.<sup>(11)</sup> Di bawah ini akan diuraikan dan dianalisis kasus *unruly passenger* yang terjadi di dalam pesawat penerbangan Virgin Australia.

Pada tanggal 25 April 2014, Matt Christopher Lockley, seorang penumpang Virgin Australia penerbangan dari Brisbane ke Denpasar, membuat ulah di dalam pesawat. Lockley dalam kondisi mabuk dan menggedor pintu kokpit karena mengira pintu tersebut merupakan pintu kamar mandi pesawat. Kapten pesawat penerbangan segera mengirimkan sinyal pembajakan (*hijacking*), sehingga ketika

pesawat mendarat di Bandara Internasional Ngurah Rai, Denpasar Bali, Lockley langsung diserahkan kepada kepolisian bandara. Akibat kejadian tersebut, beberapa pesawat udara yang akan mendarat di Bandara Internasional Ngurah Rai terpaksa dialihkan (Australian Associated Press, “*Plane passenger who sparked a terror alert after knocking on the cockpit door while looking for the toilet cleared of attempt hijacking*”).

Tindakan tersebut dapat membahayakan keselamatan penerbangan dan merugikan maskapai Virgin Australia maupun maskapai penerbangan lain yang pendaratannya dialihkan. Namun, dalam kasus ini Lockley dianggap tidak bersalah dan dipulangkan kembali ke Australia setelah dilakukan pemeriksaan. Indonesia beranggapan bahwa berdasarkan ketentuan dalam Konvensi Tokyo 1963 negara yang berwenang untuk menangani kasus tersebut adalah negara tempat pesawat didaftarkan, yakni Australia sehingga kasus tersebut di luar yurisdiksi.

Padahal jika mengacu pada Pasal 4 Konvensi Tokyo 1963, Pemerintah Indonesia semestinya dapat menerapkan yurisdiksi terhadap kasus tersebut. Pasal 4 Konvensi Tokyo 1963 mengatur adanya kemungkinan terhadap negara anggota untuk melaksanakan yuridikasi bersama yang berarti negara-negara tersebut memiliki wewenang yang sama dengan negara tempat pesawat didaftarkan untuk menyelesaikan tindakan pidana yang tercantum pada Pasal 1 Konvensi Tokyo 1963.

Apabila kita melakukan penelusuran terhadap Pasal 1 Konvensi Tokyo 1963, unsur-unsur yang terdapat dalam Pasal 1 ialah:

a. Tindak pidana dilakukan didalam pesawat udara.

b. Pesawat udara tersebut didaftarkan di negara peserta Konvensi.

c. Pesawat udara sedang berada dalam penerbangan di atas laut lepas.

d. Pesawat udara berada di permukaan laut lepas.

Jadi, selama pelanggaran atau kejahatan yang terjadi tersebut memenuhi unsur dalam Pasal 1 Konvensi Tokyo 1963, maka negara anggota tempat pesawat mendarat yang meratifikasi Konvensi Tokyo 1963 dapat melakukan tindakan terhadap penumpang yang tidak mematuhi aturan tersebut meskipun negara anggota tempat pesawat mendarat ini bukan merupakan negara tempat pesawat didaftarkan.<sup>(12)</sup>

Konvensi Tokyo 1963 selain bertujuan untuk mengatur yurisdiksi dan mencegah terjadinya kekosongan hukum, juga mengatur ketentuan tentang ketertiban dan kedisiplinan dalam pesawat udara yang sedang melakukan penerbangan.<sup>(1)</sup> Hal ini secara tegas diatur dalam Pasal 6 Ayat (1) huruf (b) Konvensi Tokyo 1963 yang berbunyi: “*The aircraft commander may, when he has reasonable grounds to believe that a person has committed, or is about to commit, on board the aircraft, an offence or act contemplated in Article 1, paragraph 1, impose upon such person reasonable measures including restraint which are necessary .... (b) to maintain good order and discipline on board; or ...*”

Berdasarkan ketentuan tersebut, dapat dipastikan adanya jaminan terkait ketertiban dan kedisiplinan di dalam pesawat udara yang sedang dalam penerbangan (*Convention on Offences and Certain Other Act Committed on Board Aircraft*). Ketertiban dan kedisiplinan dalam pesawat udara erat kaitannya dengan tingkat keselamatan penerbangan. Setiap perbuatan

penumpang yang melanggar ketertiban dan kedisiplinan dalam pesawat udara sangat membahayakan keselamatan penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara maupun harta benda yang diangkut.

Selain itu, pada Konvensi Tokyo 1963 diatur ketentuan untuk mengantisipasi jika terdapat penumpang yang melanggar aturan. Berdasarkan Konvensi Tokyo 1963, kapten pesawat udara diberi wewenang untuk menjamin ketertiban dan kedisiplinan dalam pesawat udara. Kapten pesawat dapat mengambil langkah-langkah tertentu termasuk menahan, apabila terdapat alasan yang cukup bahwa penumpang tersebut melanggar ketertiban dan kedisiplinan dalam pesawat udara atau tindakan lain yang membahayakan keselamatan penerbangan.<sup>(13)</sup>

Kapten pesawat udara juga dapat melarang semua pergerakan setiap penumpang dari satu tempat ke tempat lain yang terindikasi akan mengancam tata tertib dan disiplin penerbangan. Selain itu, awak pesawat udara atau penumpang atas nama kapten pesawat udara juga dapat mengambil langkah-langkah penegahan penumpang lain yang akan meninggalkan tempat duduk dan pergi ke tempat duduk yang lain apabila tindakan tersebut diperlukan untuk mencegah terjadinya perkelahian atau akan menimbulkan kekacauan dalam penerbangan.<sup>(1)</sup>

Kapten pesawat udara juga memiliki hak untuk menurunkan setiap orang yang terindikasi akan melakukan tindakan atau memungkinkan untuk melakukan tindakan pidana pelanggaran atau kejahatan yang membahayakan keselamatan penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara itu sendiri maupun harta benda yang diangkut. Bahkan kapten pesawat udara juga dapat menyerahkan orang yang tersinyalir melakukan tindak pidana pelanggaran

atau kejahatan, kepada pejabat yang berwenang di negara anggota Konvensi Tokyo 1963.

## 2. Implementasi Ketentuan Terkait *Unruly Passenger*

Perlu adanya instrumen hukum yang dapat menangani kasus-kasus *unruly passenger* secara menyeluruh. Konvensi Tokyo 1963 dan Protokol Montreal 2014 dibuat dan disahkan agar negara anggota dapat mengimplementasikan yurisdiksi hukum pidananya terhadap kasus *unruly passenger* yang terjadi di dalam penerbangan nasional maupun internasional.<sup>(14)</sup> Pasal 1 Konvensi Tokyo 1963 menegaskan bahwa negara peserta konvensi dapat menerapkan hukum nasionalnya, sehingga keberadaan hukum nasional yang sejalan dengan Konvensi Tokyo 1963 mampu berpengaruh dalam penanganan terhadap *unruly passenger* (Pasal 1 Konvensi Tokyo 1963).<sup>(8)</sup>

Negara memiliki kewajiban untuk menjalankan perjanjian internasional yang diratifikasinya dengan itikad baik (*good faith*) seperti yang tercantum dalam Pasal 26 Konvensi Wina 1969.<sup>(15)</sup> Indonesia telah meratifikasi Konvensi Tokyo 1963 melalui Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1976, sehingga Indonesia perlu mengimplementasikan Konvensi Tokyo 1963 ke dalam hukum nasional terkait penumpang yang tidak mematuhi aturan atau *unruly passenger*.

Meskipun penanganan terhadap *unruly passenger* di Indonesia didasarkan pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009, namun beberapa ketentuan terkait *unruly passenger* juga diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP). Ketentuan terkait kejahatan penerbangan dimasukkan ke dalam KUHP karena ketentuan hukum pidana pada saat itu

belum berlaku dalam pesawat udara yang didaftarkan di Indonesia.

Di dalam KUHP kita terdapat prinsip *extraterritorial*, yang mana hukum pidana Indonesia berlaku bagi setiap orang yang melakukan tindak pidana di dalam kendaraan air atau pesawat udara Indonesia termasuk ketika kendaraan air atau pesawat udara Indonesia tersebut berada di luar wilayah Indonesia.<sup>(16)</sup>

Indonesia memang telah meratifikasi Konvensi Tokyo 1963, tetapi Indonesia belum meratifikasi Protokol Montreal 2014 sehingga Protokol Montreal 2014 belum dapat diterapkan di Indonesia.<sup>(17)</sup> Selain itu, Indonesia juga telah meratifikasi Pasal 83 *bis* Konvensi Chicago 1944 dengan Keppres Nomor 21 Tahun 1987. Jika Indonesia hendak meratifikasi Protokol Montreal 2014, maka Indonesia perlu mengubah Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009, terutama ketentuan terkait definisi pesawat udara Indonesia dalam Pasal 1 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009. Ketentuan dalam Protokol Montreal 2014 yang telah memberikan yurisdiksi terhadap *state of operator* dan *state of landing*, namun Indonesia belum mengimplementasikan Pasal 83 *bis* Konvensi Chicago 1944 ke dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009.

## E. PENUTUP

Konvensi Tokyo 1963 mengatur agar segala pelanggaran atau tindakan tertentu yang dilakukan di dalam pesawat udara yang membahayakan penumpang maupun pesawat itu sendiri ditindaklanjuti sesuai dengan hukuman yang berlaku di negara tempat pesawat didaftarkan. Sedangkan Protokol Montreal 2014 yang merupakan amandemen dari Konvensi Tokyo 1963 mengatur terkait yurisdiksi yang

dimiliki oleh negara lain di luar negara tempat pesawat didaftarkan.

Penanganan kasus *unruly passenger* masih belum dikatakan maksimal, dikarenakan dalam pengambilan kebijakan terhadap kasus *unruly passenger* sendiri seringkali negara salah memahami ketentuan dalam Konvensi yang berlaku. Misalnya saja, masih banyak negara yang beranggapan bahwa berdasarkan Konvensi Tokyo 1963 negara yang berwenang untuk menangani kasus tersebut adalah negara tempat pesawat didaftarkan. Padahal jika kita mengacu pada Pasal 4 Konvensi Tokyo 1963, semestinya negara dapat menerapkan yurisdiksinya terhadap kasus yang terjadi.

Konvensi Tokyo 1963 dan Protokol Montreal 2014 dibuat agar negara anggota dapat mengimplementasikan yurisdiksi hukum pidananya terhadap kasus *unruly passenger* yang terjadi di dalam penerbangan nasional maupun internasional. Namun dalam penerapannya, Indonesia baru meratifikasi Konvensi Tokyo 1963 dan belum meratifikasi Protokol Montreal 2014. Selain itu, Indonesia juga telah meratifikasi Pasal 83 *bis* Konvensi Chicago 1944 dengan Keppres Nomor 21 Tahun 1987. Jika Indonesia hendak meratifikasi Protokol Montreal 2014, maka Indonesia perlu mengubah Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009, terutama hal-hal terkait definisi pesawat udara Indonesia dalam Pasal 1 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009.

Sebaiknya, seluruh negara anggota yang meratifikasi Konvensi Tokyo 1963 lebih memahami kandungan dari Konvensi tersebut agar dalam menangani kasus *unruly passenger* negara yang bersangkutan mampu mengambil tindakan yang tepat. Hal ini terutama ditekankan kepada presiden atau pemimpin negara yang setingkat

dengan yang merupakan kepala negara dan memiliki andil dalam menentukan langkah yang harus diambil ketika terjadi kasus *unruly passenger*.

Indonesia harus meratifikasi Protokol Montreal 2014, dikarenakan isi dari protokol tersebut telah menutupi apa saja ketentuan yang kurang dan

belum diatur dalam Konvensi Tokyo 1963. Harapannya, dengan meratifikasi Protokol Montreal 2014, Indonesia mampu menangani kasus *unruly passenger* dengan lebih mudah dikarenakan telah adanya dasar hukum yang mengaturnya.

## DAFTAR PUSTAKA

1. H.K M, Amad S. Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik. Jakarta: PT. Raja Grafindo; 2012.
2. de Leon M, Pablo. An Introduction to Air Law (Ninth Revised Edition. Kluwer Law Int BV. Revised. 2012;
3. Samuel A. The Legal Problems: An Introduction. J Air Commer. 1971;163(37).
4. Association IAT. Guidance on Unruly Passenger Prevention and Management. 2012.
5. Fenello MJ. Technical Prevention of Air Piracy. Int Concil. 1971;
6. F.F.G G. Development of Intenational Legal Rules for the Repression of the Unlawful Seizure of Aircraft. In: Canadian Yearbook of International Law Vol7. 1969.
7. I.C.A.O. Current lists of Parties to Multilateral Air Law Treaties [Internet]. Tersedia pada: [http://www.icao.int/secretariat/legal/Lists/Current lists of parties/Alltems.aspx](http://www.icao.int/secretariat/legal/Lists/Current%20lists%20of%20parties/Alltems.aspx)
8. Pemerintah Republik Indonesia. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1976 tentang Ratifikasi Konvensi Tokyo 1963, Konvensi Den Haag 1970, dan Konvensi Montreal 1971 (Lembaran Negara Tahun 1976 Nomot 18, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3077). In.
9. Sinaga B. Kejahatan Terorisme. J Keadilan. 2001;1(4).
10. Icha R. Penumpang Mabuk di Virgin Australia Dipulangkan. In. Tersedia pada: <https://nasional.kompas.com/read/2014/04/28/1759295/Penumpang.Mabu.k.di.Virgin.Australia.Dipulangkan>
11. Aggarwala N. Political Aspects of Hijacking. Int Concil. 1971;
12. Shubber S. Jurisdiction Over Crimes on Board Aircraft. BRILL; 1973.
13. J.E S. Air piracy and Unlawful With Air Commerce. Int Lawyer. 1970;442(4).
14. Loy FE. Some International Approaches to Dealing With Air Hijacking. Int Lawyer. 1970;4.
15. Ausst A. Handbook of International Law (Second Edition). New York: Cambridge University Press; 2010.
16. Green LC. Extradition v. Asylum for Aerial Hijackers. Isr Law Rev. 1975;10(2):207–24.
17. Rein B. A Government Perspective. J Air Law Commer. 1971;37.