

## **BAB II**

### **TINJAUAN TEORITIS TENTANG PESAWAT UDARA, KERUGIAN, KECELAKAAN, DAN TANGGUNG JAWAB DALAM PENGANGKUTAN UDARA**

#### **A. Tinjauan Umum Pesawat Udara**

##### **1. Sejarah Penerbangan**

Peradaban manusia berhasil menciptakan peralatan dan mekanisme yang diperlukan, yaitu berhasil membuat sayap yang dapat mengangkat manusia dari permukaan bumi dan penggerak-utama untuk mendorongnya melalui udara.<sup>32</sup> Sebagai peletak dasar konsep pesawat terbang pertama dan sekaligus pelopor aviasi modern di dunia adalah seorang ilmuwan Spanyol, Ibnu Firnas (810-887 SM), orang Spanyol keturunan Maroko yang hidup pada zaman Khalifah Umayyah, di Cordoba, Andalusia (Spanyol). Ketika usianya menginjak 65 tahun (875M), Ibnu Firnas merancang dan membuat sebuah mesin terbang dari sutera dan bulu elang – semacam pesawat layang yang mampu membawa manusia. Dia menerbangkan penemuannya itu di Jabal Al-‘Arus (*Mount of the Bride*) di kawasan Rusafa, dekat Cordoba, dengan mengundang masyarakat Cordoba untuk langsung menyaksikan penerbangan bersejarah itu. Penerbangan perdananya tersebut berjalan dengan sukses. Namun, karena cara pendaratannya yang kurang baik, Ibnu Firnas terhempas ke tanah bersama pesawat layangnya, dia pun mengalami cedera punggung yang sangat parah, sehingga dia tidak mampu untuk melakukan uji coba berikutnya.<sup>33</sup>

---

<sup>32</sup> Gibbs-Smith, sebagaimana dikutip oleh E. Saefullah Wiradipraja, *op.cit.*, Hlm. 9

<sup>33</sup> E. Saefullah Wiradipraja, *Ibid*, Hlm. 10.

Selanjutnya pada tahun 21 November 1783, penerbangan balon pertama yang membawa manusia berhasil diselesaikan oleh Pilâtre de Rozier dan Marquis d'Arlandes. Balon itu lepas landas dari Château de la Muette di Paris, Prancis, dan mendarat sekitar 5,5 mil (9 kilometer) jauhnya setelah 25 menit di udara. Balon dibuat oleh dua saudara laki-laki Perancis, Joseph-Michel dan Jacques-Étienne Montgolfier.<sup>34</sup>

Kemudian, orang-orang yang berhasil menaklukkan udara secara lengkap dan tanpa ragu, adalah dua orang bangsa Amerika, Wilbur dan Orville Wright (Wright bersaudara). Mereka menjadi ahli mesin, ahli aerodinamika, dan pilot sekaligus. Selain berbagai percobaan pengembangan pesawat peluncur, pada 1903, Wright bersaudara membangun pesawat terbang bertenaga mesin yang pertama. Pada tanggal 17 Desember 1903, di Kill Devil Hill, Kitty Hawk, Carolina Utara, Amerika Serikat, Wright bersaudara melakukan penerbangan yang pertama di dunia, dengan pesawat bertenaga-mesin (*powered aeroplane*) yang lebih berat dari udara yang dikendalikan. Empat penerbangan pertama oleh Orville bertahan selama 12 detik, terakhir oleh Wilbur untuk selama 59 detik, setinggi 852 kaki di atas permukaan tanah dengan jarak sejauh lebih dari setengah mil. Sejak itu, Wright bersaudara terus mengembangkan pesawat terbang bertenaga-mesinnya sampai akhirnya tercipta Wright *Flyer III* (1905) sebagai pesawat terbang pertama di dunia yang sepenuhnya bertenaga-mesin dan mampu tetap berada di udara

---

<sup>34</sup> Anonim, "Sejarah Penerbangan Dunia", <https://www.msn.com/id-id/berita/photos/menelusuri-sejarah-penerbangan-dunia/ss-AAFXpVf#image=25>, diakses pada tanggal 19 November 2019, pukul 12.18 WIB.

selama lebih dari setengah jam.<sup>35</sup> Pada tahun 1908, mereka melakukan perjalanan ke Prancis dan melakukan penerbangan publik pertama mereka, membangkitkan kegembiraan publik yang meluas. Pada tahun 1909, Korps Sinyal Angkatan Darat A.S. membeli sebuah pesawat yang dibangun secara khusus, dan kedua saudaranya mendirikan Wright Company untuk membangun dan memasarkan pesawat mereka.<sup>36</sup>

Langkah awal kedirgantaraan (penerbangan) di Indonesia dimulai sejak zaman Hindia Belanda, yaitu pada tahun 1890 ketika di Batavia (sekarang Jakarta) dan di Aceh dilakukan “penerbangan balon” (*ballonvaarten*) dan telah berjalan dengan memuaskan. Peristiwa tersebut merupakan percobaan pertama yang dilakukan oleh KNIL (*Koninklijk Nederlands Indisch Leger*) di bidang penerbangan. Setelah itu, Pemerintah Hindia Belanda secara sungguh-sungguh merencanakan untuk mengadakan pengembangan yang dimulai pada tahun 1913 mengadakan uji coba terbang di atas Surabaya dengan sebuah pesawat yang didatangkan dari Negeri Belanda yang diangkut dengan kapal laut. Kemudian setelah Perang Dunia I meletus, Pemerintah Hindia Belanda merasa perlu membentuk satuan udara di dalam tentaranya, sehingga akhirnya dibentuk jurusan uji terbang (*proefvliegafdeling*) yang kemudian diubah menjadi *Militaire Luchtvaart* (ML) yang berkedudukan di Kalijati Subang pada tanggal 30 Maret 1914, dan di Surabaya dibentuk *Marine Luchvaart Dienst* (MLD).<sup>37</sup>

---

<sup>35</sup> E. Saefullah Wiradipraja, *op.cit.*, Hlm. 19.

<sup>36</sup> Frank. C. Hebb, “Sejarah Penerbangan Pertama Kali di Dunia”, <https://iat.co.id/sejarah-penerbangan-pertama-kali-di-dunia/>, diakses pada tanggal 19 November 2019, pukul 11.39 WIB.

<sup>37</sup> E. Saefullah Wiradipraja, *op.cit.*, Hlm. 27.

Sementara itu dalam sejarahnya, penerbangan sipil pertama di Indonesia terjadi pada tanggal 19 Februari 1913 ketika J.W.E.R. Hilgers, seorang Belanda, melakukan penerbangan di atas kota Surabaya dengan sebuah pesawat Fokker. Peristiwa tersebut ternyata bukan hanya merupakan penerbangan sipil pertama, tetapi juga peristiwa kecelakaan pertama yang terjadi di Indonesia, karena pada hari itu pesawat yang ditumpangi Hilgers jatuh di Desa Baliwerti, dekat Surabaya.<sup>38</sup> Segala kegiatan yang dilakukan oleh manusia di ruang udara tersebut, di dominasi oleh kegiatan penerbangan menggunakan pesawat udara.

## 2. Pengertian Pesawat Udara

Pesawat udara menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) dapat diartikan sebagai kapal terbang atau mesin terbang.<sup>39</sup> Pesawat udara juga dapat didefinisikan sebagai mesin atau kendaraan apapun yang mampu terbang di atmosfer atau udara.<sup>40</sup> Konvensi Paris 1919, menggambarkan pesawat udara sebagai *a machine which can derive support in the atmosphere from the reactions of the air*. Pesawat udara (*aircraft*) dalam arti luas mencakup segala macam pesawat seperti pesawat terbang, kapal terbang, helikopter, pesawat terbang layang, balon udara yang bebas dan dapat dikendalikan seperti yang digunakan untuk bidang meteorologi.<sup>41</sup>

<sup>38</sup> R.J Salatun, sebagaimana dikutip oleh E. Saefullah Wiradipraja, *ibid.*, Hlm. 28.

<sup>39</sup> <https://kbbi.web.id/pesawat>, diakses pada tanggal 23 November 2019, pukul 14.03 WIB

<sup>40</sup> Anonim, *Pengertian Pesawat Terbang – Aircraft*, <https://bandara.web.id/pengertian-pesawat-terbang.html>, diakses pada tanggal 23 November 2019, pukul 14.21 WIB.

<sup>41</sup> Priyatna Abdurrasyid, sebagaimana dikutip oleh Sudirman H. Nainggolan dalam jurnal yang berjudul, “*Pengaturan Penerbangan Sipil Internasional Menurut Hukum Internasional yang Melintasi Antar Negara*”, Medan, Universitas Sumatera Utara, 2014, Hlm. 5

Konvensi Chicago tidak mengandung definisi "*aircraft*". Meskipun demikian, ada definisi dalam sistem Chicago, yaitu dalam annex untuk Konvensi Chicago. Sebagai contoh dalam annex 6, 7, dan 10, definisi yang dibaca sebagai berikut: "Pesawat: setiap mesin yang dapat memperoleh dukungan di atmosfer dari reaksi udara selain dari reaksi udara terhadap permukaan bumi."<sup>42</sup>

Dalam pengaturan hukum nasional pada UU No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, pesawat udara adalah setiap mesin yang atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan.<sup>43</sup>

Dapat penulis simpulkan berdasarkan Konvensi Chicago 1944 dan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan bahwa pesawat udara adalah setiap mesin yang dapat terbang di atmosfer karena mendapatkan dukungan gaya angkat dari reaksi udara. Pesawat udara sendiri, dapat digunakan untuk kepentingan sipil maupun kepentingan negara.

### 3. Klasifikasi Pesawat Udara

Konvensi Chicago 1944 membedakan antara pesawat udara sipil dan pesawat udara negara, konvensi ini hanya berlaku bagi pesawat udara sipil, tidak berlaku bagi pesawat udara negara. Namun, konvensi ini tidak memberikan definisi tentang istilah "pesawat udara sipil" dan "pesawat udara negara"<sup>44</sup>

<sup>42</sup> Michel Bourbonniere, "*Military Aircraft and International Law: Chicago Opus 3*", *Journal of Air Law and Commerce*, Volume 3, Issue 3, 2001, Hlm. 894.

<sup>43</sup> Lihat pasal 1 angka 3 UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>44</sup> E. Saefullah Wiradipraja, *op.cit.*, Hlm. 135.

Konvensi Paris 1919<sup>45</sup> juga hanya menyebutkan bahwa pesawat udara negara adalah pesawat udara militer, pesawat udara yang semata-mata untuk pelayanan publik (*public services*) misalnya, pesawat udara militer, polisi dan bea cukai.<sup>46</sup> Yang berarti bahwa setiap pesawat yang diperintahkan oleh seseorang yang bekerja dalam dinas militer dengan tujuan yang khusus dianggap sebagai pesawat udara militer.<sup>47</sup> Sementara pesawat udara sipil adalah pesawat selain pesawat udara militer, polisi, dan bea cukai.

Mengenai pesawat udara negara, pasal 3 (tiga) Konvensi Chicago 1944 hanya menyatakan bahwa:

- a. Konvensi ini hanya berlaku bagi pesawat udara sipil dan tidak berlaku bagi pesawat udara militer;
- b. Pesawat yang digunakan untuk kepentingan militer, bea-cukai, dan polisi dianggap sebagai pesawat udara negara;
- c. Pesawat udara negara dari anggota tidak boleh terbang di atas atau mendarat di wilayah negara anggota lainnya tanpa izin berdasarkan perjanjian khusus atau bentuk lainnya, dan sesuai dengan syarat-syarat yang ditentukannya;
- d. Negara-negara anggota, berusaha, apabila mengeluarkan peraturan bagi pesawat udara mereka, mereka akan benar-benar memperhatikan keselamatan penerbangan sipil.

Terdapat lima prinsip dasar dapat disimpulkan dari Pasal 3, yaitu<sup>48</sup> Pertama, penerapan Konvensi Chicago tidak termasuk pesawat militer, bea cukai, dan polisi, yang dianggap pesawat udara negara. Kedua, kekuatan pembuat hukum dari Dewan ICAO untuk mengadopsi Standar dan Praktik yang Disarankan (SARP) dan mandat keseluruhan Organisasi berlaku secara eksklusif

<sup>45</sup> Lihat Pasal 30 Konvensi Paris 1919

<sup>46</sup> Lihat pasal 30 Konvensi Paris 1919

<sup>47</sup> Yudistira Anatama Irham, "Pertanggung Jawaban atas Kecelakaan Dialami oleh Pesawat Udara Militer yang Membawa Penumpang Sipil Menurut Hukum Internasional dan Hukum Nasional (Studi mengenai tanggung jawab atas terjadinya kecelakaan atas pesawat Hercules yang terjadi tanggal 30 Juni 2015 Medan)", Skripsi, Universitas Andalas, 2018, Hlm. 2

<sup>48</sup> Michael Milde, sebagaimana dikutip oleh Michel Bourbonniere, *loc.cit.*, Hlm. 894.

untuk pesawat sipil/komersial sebagaimana didefinisikan dalam sistem Chicago. Ketiga, militer, polisi dan pesawat terbang khusus adalah pesawat negara, dikeluarkan dari sistem Chicago dan dengan demikian, tidak diizinkan untuk terbang atau mendarat di dalam wilayah Negara asing tanpa izin tertulis dari Negara terkait. Keempat, pada prinsipnya, pesawat negara (militer atau polisi) dibatasi untuk terbang di dalam wilayah Negara mereka sendiri, di atas laut lepas dan wilayah kedaulatan yang tidak ditentukan. Dan akhirnya, Negara-negara yang merupakan Pihak pada Konvensi memiliki kewajiban untuk mengatur pesawat negara mereka dengan mengumumkan dalam struktur peraturan nasional mereka suatu tugas "dengan hormat" pada operator pesawat negara, dan dengan demikian, pada pesawat militer, untuk keselamatan dari navigasi pesawat terbang sipil.

Menurut Diederiks-Verschoor<sup>49</sup>, istilah pesawat udara negara yang digunakan dalam Konvensi Chicago tersebut tidak jelas dan sering kali termasuk banyak macam pesawat udara. Kriteria utama dalam definisi suatu pesawat udara adalah peruntukannya bagi keperluan pelayanan umum (*public service*). Menurut Meyer, sebagaimana dikutip oleh Diederiks-Verschoor, tidak ada definisi yang diterima secara universal tentang "*state aircraft*". Sebagai suatu ketentuan, pesawat udara yang diakui sebagai pesawat udara negara bila dia berada di bawah pengawasan (penguasaan) negara dan digunakan secara penuh oleh negara untuk tujuan-tujuan yang dikehendaki negara.<sup>50</sup> Selanjutnya, Diederiks-Verschoor menggolongkan pesawat udara negara tersebut sebagai berikut:

---

<sup>49</sup> Diederiks-Verschoor, I.H. Ph., *op.cit.*, Hlm. 40.

<sup>50</sup> Diederiks-Verschoor, I.H.Ph, *Ibid*, note 66.

- a. *Customs Aircraft*
- b. *Police Aircraft;*
- c. *Military Aircraft;*
- d. *Mail-carrying Aircraft;*
- e. *Aircraft Carrying Heads of State;*
- f. *Aircraft High Government Officials;*
- g. *Aircraft on Special Missions.*

Dalam konteks ini, definisi pesawat "militer" adalah penting. Namun, Konvensi Chicago tidak memberikan definisi apa pun dari istilah tersebut. Dilihat dari sudut ini, sebuah pesawat terbang yang melakukan tugas militer, bea cukai, atau kepolisian dikecualikan dari struktur peraturan Chicago. Angkatan Laut Amerika Serikat juga mendefinisikan "pesawat militer" dalam salah satu manualnya sebagai: "semua pesawat yang dioperasikan oleh unit-unit pasukan bersenjata yang ditugaskan di suatu negara yang memiliki tanda militer di negara itu, dikomandoi oleh anggota angkatan bersenjata, dan dikawal oleh seorang awak yang tunduk pada disiplin angkatan bersenjata reguler."<sup>51</sup>

Pengaruh Konvensi Chicago pada pesawat militer sangatlah minim. Akibatnya, status pesawat militer tidak didefinisikan ulang dengan Konvensi Chicago dan tetap, sebagaimana dinyatakan dalam Konvensi Paris, sebagai norma hukum kebiasaan internasional.<sup>52</sup>

Sementara itu klasifikasi pesawat udara sipil dan pesawat udara negara di dalam hukum nasional dapat ditemukan pada Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Yang dimaksud dengan pesawat udara sipil adalah

<sup>51</sup> Michel Bourbonniere, *op.cit.*, Hlm. 903.

<sup>52</sup> Michel Bourbonniere, *ibid.*, Hlm. 892.

pesawat udara yang digunakan untuk kepentingan angkutan udara niaga dan bukan niaga.<sup>53</sup> Sementara itu, pesawat udara negara adalah pesawat udara yang digunakan oleh Tentara Nasional Indonesia, Kepolisian Republik Indonesia, kepabeanan, dan instansi pemerintah lainnya untuk menjalankan fungsi dan kewenangan penegakan hukum serta tugas lainnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan.<sup>54</sup>

Dalam pengangkutan udara sipil, yang termasuk angkutan udara niaga adalah angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran.<sup>55</sup> Angkutan udara bukan niaga adalah angkutan udara yang digunakan untuk melayani kepentingan sendiri yang dilakukan untuk mendukung kegiatan yang usaha pokoknya selain di bidang angkutan udara. Dikarenakan banyaknya kegiatan yang dilakukan oleh manusia di ruang udara, maka munculah suatu kebutuhan hukum untuk mengatur segala kegiatan tersebut.

#### **4. Sejarah Hukum Udara**

##### **a. Pengertian Hukum Udara**

Dalam kepustakaan untuk istilah “Hukum Udara” (*Air Law*) ini juga ditemukan istilah “*Aviation Law*” (Hukum Penerbangan). Istilah tersebut tidak memuaskan karena menggambarkan hanya sebagian saja dari materi permasalahan hukum udara, yaitu hanya tentang penerbangan atau angkutan udara saja. Padahal masalah hukum udara jauh lebih luas dari hal itu. Istilah “*Aviation Law*” dirasakan sudah tidak cocok lagi (*obsolete*) sebagaimana juga istilah

---

<sup>53</sup> Lihat pasal 1 angka 8 UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>54</sup> Lihat pasal 1 angka 7 UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>55</sup> Lihat pasal 1 angka 14 UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

“*Navigation Law*” (Hukum Pelayaran) untuk bidang Hukum Laut. Dewasa ini sering juga digunakan istilah “*Air Transportation Law*” (Hukum Pengangkutan udara), tetapi istilah ini pun dirasakan tidak tepat sebagai padanan istilah “Hukum Udara” (*Air Law*) karena hanya menggambarkan sebagian dari keseluruhan permasalahan yang terkandung dalam istilah “Hukum Udara”. Sama halnya dengan penggunaan istilah yang sering kita jumpai dalam kepustakaan yaitu istilah “*Aeronautical Law*”, terutama di negara-negara berbahasa Romawi (seperti Prancis, Italia, dll), sebagai terjemahan dari istilah “*Droit Aeronatique*” dan “*Diritto Aeronautico*” yang biasa digunakan berdampingan dengan istilah “*Droit Aerien*” dan “*Diritto Aereo*”. Oleh karena itu, baik dalam risalah-risalah, instrumen-instrumen internasional, maupun dalam praktik sehari-hari, dewasa ini rupanya telah diterima dan digunakan secara umum yaitu istilah “Hukum Udara” (*Air Law*).<sup>56</sup>

Hukum udara menurut Diederiks-Verschoor adalah *a body of rules governing the use of airspace and its benefits for aviation, the general public and the nations of the world*.<sup>57</sup> Kemudian Priyatna Abdurrasyid berpendapat bahwa hukum udara itu adalah segala macam undang-undang, peraturan-peraturan dan kebiasaan mengenai penerbangan serta segala hak dan kewajiban manusia sebagai pelaksanaannya yang disusun berdasarkan kepada perjanjian, kebiasaan dan hukum yang berlaku di antara negara di dalam soal penerbangan.<sup>58</sup> Sementara itu hukum udara menurut E. Saefullah Wiradipraja adalah sekumpulan (seperangkat)

<sup>56</sup> E. Saefullah Wiradipraja, *op.cit.* Hlm. 2.

<sup>57</sup> Diederiks-Verschoor, I.H. Ph, *op.cit.*, Hlm. 1

<sup>58</sup> Priyatna Abdurrasyid, *Kedaulatan Negara di Ruang Udara*, Pusat Penelitian Hukum Angkasa, Jakarta, 1971, Hlm. 25.

peraturan yang mengatur kegiatan manusia dan/atau subjek hukum lain di ruang udara.<sup>59</sup> Dari pendapat para ahli tersebut, dapat penulis simpulkan bahwa hukum udara adalah peraturan yang mengatur penggunaan dan juga kegiatan manusia ataupun subjek hukum lain di ruang udara.

### **b. Sejarah Hukum Udara**

Keperluan akan pembentukan hukum yang mengatur mengenai wilayah udara pada awalnya dipicu oleh penemuan-penemuan alat transportasi udara. Penemuan-penemuan penting tersebut memiliki dampak besar bagi kemajuan dunia serta kehidupan manusia dan oleh karena itu diperlukan hukum yang mengaturnya. Maka mulai dibentuklah peraturan-peraturan yang mengatur mengenai hal-hal seputar alat transportasi udara pada masa itu. Penemuan alat transportasi udara berawal pada tahun 1783, ketika Pilatre De Rozier meluncurkan penerbangan balon udara panas pertama di Paris.<sup>60</sup>

Dikarenakan penemuan tersebut, peraturan udara yang mengatur mengenai penerbangan awalnya dibuat di Perancis pada akhir tahun 1700an yang mengatur mengenai penerbangan balon udara panas.<sup>61</sup> Perwira polisi Paris, Fauchille (penggagas *Air Freedom Theory*), mengeluarkan instruksi, yang ditujukan langsung dan khusus kepada balon-balon Montgolfier bersaudara tersebut, yang berbunyi: “Penerbangan tidak boleh dilakukan tanpa memperoleh izin terlebih

<sup>59</sup> E. Saefullah Wiradipraja, *op.cit.*, Hlm. 3.

<sup>60</sup> Evan Timotius Simon, “*Tinjauan Yuridis Hukum Udara Internasional Dalam Kasus Jatuhnya Pesawat Tempur Rusia Akibat Penembakan Turki*”, Skripsi, Universitas Sumatera Utara, 2016, Hlm. 11.

<sup>61</sup> Evan Timotius Simon, *ibid*, Hlm. 12.

dahulu.” Maksud dari peraturan ini tentu saja untuk melindungi penduduk dari kemungkinan timbulnya kerugian akibat dari kegiatan tersebut.<sup>62</sup>

Kemudian pada tahun 1903, Wright bersaudara yang berasal dari Amerika berhasil melakukan penerbangan dengan menggunakan alat transportasi udara bermotor pertama yang sekaligus merupakan penerbangan dengan menggunakan pesawat yang paling pertama tercatat di dalam sejarah dunia. Seiring keberhasilan Wright bersaudara, kebutuhan akan hukum yang mengatur wilayah udara semakin diperlukan dan tidak hanya itu, dibutuhkan juga hukum yang mengatur mengenai penerbangan serta alat penerbangan yang digunakan. Oleh karena itu, pada saat itu mulai banyak dilakukan diskusi hukum. Meskipun penerbangan udara kala itu masih primitif, sudah dapat diperkirakan masalah-masalah hukum yang dapat timbul di masa depan menyangkut penerbangan udara.<sup>63</sup>

Usaha pertama yang diselenggarakan secara bersama-sama untuk mengkodifikasikan Hukum Udara pada skala internasional telah dilakukan sebelum tahun 1910 ketika balon-balon Jerman secara berulang kali melakukan penerbangan di atas wilayah Prancis.<sup>64</sup> Pemerintah Prancis berpendapat bahwa demi alasan-alasan keamanan kedua pemerintah hendaknya berusaha mencapai kesepakatan untuk menyelesaikan persoalan tersebut. Akhirnya, pada tahun 1910, diselenggarakan Konferensi Paris yang dihadiri perwakilan sembilan belas negara,<sup>65</sup> Konferensi membahas masalah kedaulatan negara atas ruang udara di

---

<sup>62</sup> Diederiks-Verschoor, I.H. Ph., *op.cit.*, Hlm. 2.

<sup>63</sup> Evan Timotius Simon, *op.cit.*, Hlm. 13.

<sup>64</sup> Diederiks-Verschoor, *loc.cit.*, Hlm.2

<sup>65</sup> Shawcross and Beaumont, sebagaimana dikutip oleh E. Saefullah Wiradipraja, *op.cit.*, Hlm. 35.

atas wilayahnya. Hal ini bertentangan dengan teori kebebasan di ruang udara (*freedom of the air*) yang pada saat itu merupakan kecenderungan umum. Karena perbedaan pandangan politik (bukan hukum) di antara para peserta konferensi, konferensi berakhir tanpa suatu keputusan yang nyata.<sup>66</sup>

Menjelang berakhirnya Perang Dunia I, negara-negara sekutu kala itu mulai mempersiapkan segala keperluan yang berhubungan dengan persiapan-persiapan perdamaian yang hampir tiba, termasuk juga persiapan mengenai masalah-masalah penerbangan yang kala itu merupakan gangguan bagi negara-negara Eropa. Dengan ditandatanganinya Perjanjian Perdamaian Versailles pada tahun 1919 setelah Perang Dunia I berakhir, telah berhasil disusun sebuah Konvensi yang membahas mengenai masalah penerbangan internasional yang diadakan di Paris, yang ditandatangani pada tanggal 13 Oktober 1919 dan mulai berlaku pada tanggal 11 Juli 1922 yang kemudian diikuti oleh berbagai konvensi yang menyangkut pengaturan penerbangan dan ruang udara yang menghasilkan pengaturan-pengaturan multilateral yang merupakan sumber dari pengaturan Hukum Udara Internasional.<sup>67</sup>

Setelah adanya Konvensi Paris 1919, hukum udara akhirnya semakin berkembang, seperti halnya Konvensi Warsawa 1929. Konvensi tentang Unifikasi Peraturan-peraturan Tertentu mengenai Transportasi Udara Internasional yang ditandatangani pada tanggal 12 Oktober 1929 tersebut awalnya bercita-cita untuk keseragaman dokumen angkutan udara internasional serta tanggung jawab hukum

---

<sup>66</sup> E. Saefullah Wiradipraja, *ibid*

<sup>67</sup> Evan Timotius Simon, *op.cit.*, Hlm. 19.

perusahaan penerbangan internasional.<sup>68</sup> Pada pokoknya, Konvensi Warsawa 1929 mengatur keseragaman dokumen transportasi udara internasional yang terdiri dari tiket penumpang, tiket bagasi, surat muatan udara, prinsip tanggung jawab hukum perusahaan penerbangan yang dikaitkan dengan tanggung jawab terbatas, pengertian transportasi udara internasional, yurisdiksi negara anggota. Konvensi Warsawa 1929 hanya berlaku terhadap penerbangan internasional.<sup>69</sup>

Kemudian pada tahun 1933 beberapa negara tertentu sepakat untuk membuat ketentuan internasional yang mengatur dan menciptakan uniformitas hukum sehubungan dengan adanya perselisihan karena perbedaan hukum nasional mengenai tanggung jawab pemilik atau operator pesawat yang menyebabkan kerugian terhadap manusia dan harta benda di permukaan bumi (*on the surface*) atau dikenal juga dengan tanggung jawab pemilik atau operator pesawat udara terhadap pihak ketiga (*third party liability*).<sup>70</sup>

Menjelang berakhirnya Perang Dunia II, Presiden Amerika Serikat kala itu, Theodore Roosevelt mengundang sekutu-sekutunya untuk mengadakan konferensi Penerbangan Sipil Internasional di Chicago pada tahun 1944. Hadir dalam konferensi tersebut, lima puluh empat delegasi, dua delegasi dalam kapasitasnya sebagai pribadi, sedangkan lima puluh dua delegasi mewakili negara masing-masing. Konvensi Chicago 1944 melandasi lahirnya Organisasi

---

<sup>68</sup> Namun dalam kenyataannya justru terjadi disunifikasi dengan lahirnya Protokol Den Haag 1955, Konvensi Guadalajara 1961, Protokol Guatemala 1971, Protokol Tambahan Montreal 1975 Nos. 1, 2, 3, 4, dan 5 dan Konvensi Montreal 1999, disamping *Montreal Agreement of 1966* yang khususnya berkenaan dengan jumlah ganti rugi dokumen transportasi udara internasional.

<sup>69</sup> K. Martono, *Pengantar Hukum Udara Internasional*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2007, Hlm. 136.

<sup>70</sup> E. Saefullah Wiradipraja, *op.cit.*, Hlm. 66.

Penerbangan Sipil Internasional atau *International Civil Aviation Organization* yang dikenal sebagai ICAO. Tujuan Konvensi Chicago 1944 tampak dengan jelas pada pembukaannya, dimana dijelaskan bahwa pertumbuhan penerbangan sipil yang akan datang dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan persahabatan, meningkatkan pengertian antara bangsa-bangsa dunia, saling mengunjungi masyarakat dunia dan untuk mencegah terjadinya kembali perang, mencegah terjadinya friksi dan untuk memelihara kerja sama antar negara-negara dalam memelihara perdamaian dunia. Karena itu, negara-negara peserta konferensi sepakat mengatur prinsip-prinsip dasar penerbangan sipil internasional dan menumbuhkembangkan penerbangan sipil yang aman, lancar, teratur dan memberi kesempatan yang sama kepada negara anggota untuk menyelenggarakan angkutan udara internasional dan mencegah adanya persaingan yang tidak sehat.<sup>71</sup>

Kandungan konvensi tersebut terbatas dari aspek-aspek ekonomi, kedaulatan atas wilayah udara, pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara, SAR, dokumen penerbangan dan organisasi penerbangan sipil internasional. Pasal 1 Konvensi Chicago mengakui bahwa setiap negara berdaulat mempunyai kedaulatan yang utuh dan penuh. Konsekuensi prinsip kedaulatan di udara tersebut adalah tidak ada pesawat udara yang terbang di atau ke atau melalui ruang udara nasional negara anggota tanpa memperoleh izin terlebih dahulu betapapun tinggi maupun rendahnya pesawat udara yang melakukan penerbangan. Secara implisit pesawat udara yang digunakan untuk polisi, militer maupun bea cukai yang biasa disebut pesawat udara negara dilarang terbang diatas wilayah

---

<sup>71</sup> Evan Timotius Simon, *op.cit.*, Hlm. 24.

udara negara berdaulat. Demikian juga pesawat udara tanpa awak pesawat udara juga dilarang terbang di wilayah udara negara lain, tetapi untuk pesawat udara yang diterbangkan oleh kapten penerbang, tetap diperlukan izin bila terbang di atau ke atau melalui negara anggota maupun bukan negara anggota Konvensi Chicago 1944.<sup>72</sup>

Keruwetan yang timbul akibat adanya sejumlah Protokol dan Konvensi terhadap Konvensi Warsawa 1929 telah mendorong Konferensi Diplomatik yang diadakan di Montreal untuk menerima sebuah resolusi yang meminta kepada Komite Hukum ICAO agar mempersiapkan suatu naskah konsolidasi yang meliputi seluruh bidang dari sistem warsawa, yaitu menciptakan suatu aturan yang seragam (*uniform*) antara Konvensi Warsawa dan perubahan-perubahannya. Pada tanggal 28 Mei 1999, Konferensi Montreal melahirkan suatu “Konvensi Warsawa baru”. Konvensi ini berjudul *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air*, yang selanjutnya disebut Konvensi Montreal 1999 (*Montreal Convention of 1999*). Dalam pertimbangan Konvensi Montreal 1999 terdapat tiga prinsip dasar yang hendak diwujudkan yaitu<sup>73</sup>:

- a. Perlunya modernisasi dan konsolidasi Konvensi Warsawa dan instrumen-instrumen terkait
- b. Pentingnya jaminan perlindungan kepentingan konsumen pengangkutan udara internasional dan perlunya untuk kompensasi yang pantas yang didasarkan pada prinsip pemulihan kerugian (*restitution*); dan
- c. Keinginan akan adanya perkembangan penyelenggaraan pengangkutan udara internasional yang tertib dan arus penumpang, bagasi, dan kargo yang lancar

---

<sup>72</sup> Evan Timotius Simon, *ibid*, Hlm. 25.

<sup>73</sup> E. Saefullah Wiradipraja, *op.cit.*, Hlm. 72.

sesuai dengan prinsip-prinsip dan tujuan dari Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional.

Hal-hal penting dari konvensi yang baru ini, yang membedakan dari Konvensi Warsawa 1929 adalah, antara lain<sup>74</sup>:

- a. Diberlakukannya prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability principle*), bahwa pengangkut selalu bertanggung jawab atas risiko yang diderita pengguna jasa angkutan yang terjadi dalam pesawat udara, tanpa ada kemungkinan bagi pengangkut untuk membuktikan dia tidak bersalah;
- b. Dimungkinkannya dokumen angkutan dengan “cara lain” tidak lagi harus berupa “*paper ticket*” tetapi dapat dalam bentuk “elektronik tiket (*e-ticket*) yang lebih sederhana dan mudah bagi pengguna jasa angkutan”;
- c. Peningkatan jumlah batas kompensasi, sesuai dengan perkembangan zaman, yaitu menjadi sampai 100,000 SDR untuk penumpang yang meninggal atau luka (pasal 21), 4,150 SDR untuk kelambatan (pasal 22 ayat 1), dan 1.000 SDR untuk bagasi, terlepas ada atau tidak adanya kesalahan di pihak pengangkut. Jumlah ini akan ditinjau setiap lima tahun sekali (pasal 24);
- d. Dalam hal adanya perselisihan tentang kerugian atas kargo, Konvensi memungkinkan para pihak membuat kontrak bahwa penyelesaiannya melalui arbitrase.

Dengan melihat banyaknya perubahan ketentuan Konvensi Warsawa dalam Konvensi Montreal dan lebih menguntungkan pihak konsumen, jelas adanya perubahan filosofis dari Konvensi Warsawa yang lebih memberi perlindungan pada pengangkut, karena pengangkut ini merupakan pihak yang jauh lebih kuat posisinya dibanding posisi konsumen individual.<sup>75</sup> Hukum yang mengatur mengenai kegiatan manusia di ruang udara ini membutuhkan sumber hukum yang konkrit agar terlahir sebuah kepastian hukum bagi masyarakat.

---

<sup>74</sup> E. Saefullah Wiradipraja, *ibid*, Hlm. 73.

<sup>75</sup> E. Saefullah Wiradipraja, *ibid*, Hlm. 74.

### c. Sumber Hukum Udara

Hukum udara adalah salah satu cabang hukum internasional yang relatif baru dan mulai berkembang di awal abad ke-20. Sumber-sumber hukum internasional formal, menurut pasal 38 ayat (1) Statuta Mahkamah Internasional terdiri atas:<sup>76</sup>

1. Perjanjian Internasional, baik yang bersifat umum maupun khusus yang mengandung ketentuan hukum yang diakui secara tegas oleh negara-negara yang bersengketa.
2. Kebiasaan Internasional, sebagai bukti dari suatu kebiasaan umum yang telah diterima sebagai hukum.
3. Prinsip hukum umum yang diakui oleh bangsa-bangsa yang beradab.
4. Keputusan pengadilan dan ajaran para sarjana yang paling terkemuka dari berbagai negara sebagai sumber tambahan bagi menetapkan kaidah hukum.

Perjanjian sendiri memiliki peranan yang sangat penting dalam sumber hukum udara. Dalam bukunya, E. Saefullah Wiradipraja membagi pembahasan hukum udara ke dalam dua kategori, yaitu hukum udara publik<sup>77</sup> dan hukum udara privat<sup>78</sup>.

<sup>76</sup> Nisfu RM, Pasal 38 Statuta Mahkamah Internasional, [https://www.academia.edu/12289223/Pasal\\_38\\_statuta\\_mahkamah\\_internasional](https://www.academia.edu/12289223/Pasal_38_statuta_mahkamah_internasional), diakses pada tanggal 23 November 2019, pukul 13.56 WIB.

<sup>77</sup> Hukum udara publik adalah sekumpulan peraturan (norma hukum) yang mengatur hubungan-hubungan hukum yang melibatkan negara-negara dan atau organisasi-organisasi internasional berkaitan dengan kegiatan penerbangan. Dengan demikian, yang menjadi subjek hukum udara publik adalah negara dan subjek hukum lain bukan negara (organisasi internasional, individu yang dikualifikasikan sebagai subjek hukum internasional). Dalam hal ini yang termasuk ke dalam hukum udara publik adalah Konvensi Paris 1919 dan juga Konvensi Chicago 1944 dimana kedua konvensi tersebut membahas mengenai kebebasan dan kedaulatan negara di ruang udara, kebangsaan pesawat udara, yurisdiksi, pelabuhan udara (*airport*) dan fasilitas penerbangan lainnya, dan juga penerbangan sipil internasional.

<sup>78</sup> Berkaitan dengan hukum udara perdata (privat), permasalahan yang utama yang menjadi topik pembahasan adalah masalah Hukum Pengangkutan Udara dengan berbagai aspeknya seperti dokumen angkutan, tanggung jawab pengangkut udara terhadap penumpang, bagasi dan kargo, pengangkutan campuran, pengangkutan carter, *leasing* pesawat, tanggung jawab operator pesawat udara terhadap pihak ketiga, tanggung jawab produsen pesawat udara, tanggung jawab pengelola

Dalam bukunya, *An Introduction to Air Law*, Diedericks-Verschoor menyebutkan beberapa sumber hukum udara, antara lain:<sup>79</sup>

1. Konvensi-konvensi Multilateral
2. Persetujuan-persetujuan Bilateral
3. Hukum Nasional
4. Kontrak Negara dengan Perusahaan Penerbangan
5. Kontrak Antar Perusahaan Penerbangan
6. Prinsip-prinsip umum hukum

Konvensi multilateral adalah sumber hukum udara yang utama. Diedericks-verschoor menggarisbawahi bahwa hukum udara telah memiliki karakter internasional dan muncul pada penerbangan internasional sejak awal. Contohnya dapat dilihat pada penerbangan berjadwal pertama antara Paris dan London, dimana Konvensi Paris 1919 ditandatangani. Dikarenakan perkembangan kegiatan penerbangan yang begitu pesat, pembuat hukum juga berusaha untuk mengimbangi, hukum kebiasaan telah dilewati sebagai sumber hukum, hasilnya adalah bahwa hukum udara saat ini secara eksklusif terdiri dari hukum tertulis.<sup>80</sup>

Hukum Udara merupakan hukum yang mengatur penggunaan ruang udara, khususnya mengenai penerbangan, penggunaan pesawat-pesawat terbang dalam peranannya sebagai unsur yang diperlukan bagi penerbangan.<sup>81</sup> Berbeda dengan hukum laut yang umumnya bersumber kepada hukum

---

bandara, tanggung jawab *air traffic control* (ATC), asuransi penerbangan, dan sebagainya. Yang termasuk ke dalam hukum udara perdata (privat) adalah Konvensi Warsawa 1929 dan juga Konvensi Montreal 1999.

<sup>79</sup> Diederiks-Verschoor, I.H. Ph., *op.cit.*, Hlm. 4.

<sup>80</sup> Diederiks-Verschoor, I.H. Ph., *ibid.*

<sup>81</sup> K. Martono dan Ahmad Sudiro, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2012, Hlm. 3.

kebiasaan, hukum udara terutama sangat berdasar pada ketentuan-ketentuan konvensional.<sup>82</sup> Yang membedakan hukum udara dengan hukum lain juga adalah bahwa hukum udara lebih mengacu kepada perjanjian internasional antara hukum kebiasaan.

Adanya sumber hukum yang mengatur mengenai kegiatan yang ada di ruang udara tersebut dianggap sangatlah penting karena dalam pelaksanaan kegiatan penerbangan menimbulkan suatu resiko yaitu kerugian.

## **B. Tinjauan Umum Kerugian**

### **1. Pengertian Kerugian**

Kerugian menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah menanggung atau menderita rugi.<sup>83</sup> Ataupun kerugian dapat didefinisikan sebagai hasil negatif dari sebuah perdagangan atau transaksi, yang menyebabkan menurunnya volume dana yang diinvestasikan pada instrumen keuangan (kerugian lebih besar dibanding profit).<sup>84</sup>

### **2. Klasifikasi Kerugian**

Penerbangan merupakan kegiatan yang memiliki resiko yang cukup besar. Salah satu resiko dari suatu penerbangan adalah kecelakaan dan kecelakaan tersebut akan menimbulkan suatu kerugian. Kerugian biasanya diderita oleh pengguna (cacat mental, fisik, juga rusak dan musnahnya bagasi atau kargo) pengangkut, dan pihak ketiga di permukaan bumi.

---

<sup>82</sup> Boer Mauna, Hukum Internasional: Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global, P.T. Alumni, Bandung, 2011, Hlm. 379.

<sup>83</sup> <https://kbbi.web.id/rugi>, diakses pada tanggal 20 November 2019, pukul 23.24 WIB.

<sup>84</sup> <https://alpari-finance.com/id/beginner/glossary/loss/>, diakses pada tanggal 20 November 2019, pukul 23.30 WIB.

Cacat mental adalah tidak berfungsi atau kerusakan yang bersangkutan dengan batin dan watak manusia yang bukan bersifat kerusakan badan atau tenaga.<sup>85</sup> Sementara cacat fisik adalah kecacatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi tubuh, antara lain gerak tubuh, penglihatan, pendengaran dan kemampuan bicara.<sup>86</sup> Pihak ketiga adalah pihak yang berada di luar objek yang dipertanggungjawabkan secara langsung yang disebabkan oleh objek tersebut.<sup>87</sup>

Penerbangan merupakan kegiatan yang memiliki resiko yang cukup besar dan dapat menciptakan suatu kerugian. Salah satu kerugian yang disebabkan oleh kegiatan penerbangan adalah kecelakaan.

### **C. Tinjauan Umum Kecelakaan**

#### **1. Pengertian Kecelakaan**

Kecelakaan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah perihal celaka; bencana; kemalangan; kesusahan. Sementara itu menurut Pasal 1 angka 12 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, kecelakaan adalah peristiwa pengoperasian pesawat udara yang mengakibatkan kerusakan berat pada peralatan atau fasilitas yang digunakan dan/atau korban jiwa atau luka serius.

---

<sup>85</sup> Lihat pasal 1 angka 17 Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara

<sup>86</sup> <https://www.kamusbesar.com/cacat-fisik>, diakses pada tanggal 23 November 2019, pukul 16.05 WIB.

<sup>87</sup> JTO, *Menabrak atau ditabrak? Pakai Asuransi Pertanggungjawaban Pihak Ketiga*, <https://www.cekaja.com/info/untungnya-fitur-asuransi-pertanggungjawaban-pihak-ketiga/>, diakses pada tanggal 23 November 2019, pukul 16.11 WIB.

Kemudian, Annex 13 Konvensi Chicago menyebutkan bahwa definisi kecelakaan adalah:<sup>88</sup>

*“An occurrence associated with the operation of an aircraft which takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, in which:*

- a) *a person is fatally or seriously injured as a result of: — being in the aircraft, or — direct contact with any part of the aircraft, including parts which have become detached from the aircraft, or — direct exposure to jet blast, except when the injuries are from natural causes, self-inflicted or inflicted by other persons, or when the injuries are to stowaways hiding outside the areas normally available to the passengers and crew; or*
- b) *the aircraft sustains damage or structural failure which: — adversely affects the structural strength, performance or flight characteristics of the aircraft, and — would normally require major repair or replacement of the affected component, except for engine failure or damage, when the damage is limited to the engine, its cowlings or accessories; or for damage limited to propellers, wing tips, antennas, tires, brakes, fairings, small dents or puncture holes in the aircraft skin; or*
- c) *the aircraft is missing or is completely inaccessible.”*

Kecelakaan menurut Depnaker adalah suatu kejadian yang tidak diduga semula dan tidak dikehendaki yang mengacaukan proses yang telah diatur dfari

<sup>88</sup> Terjemahan Annex 13 mengenai Kecelakaan:

“Suatu kejadian yang terkait dengan pengoperasian pesawat terbang yang terjadi antara saat seseorang naik pesawat dengan tujuan terbang sampai semua orang tersebut mendarat, di mana:

- a) seseorang mengalami luka fatal atau serius akibat: - berada di dalam pesawat, atau - kontak langsung dengan bagian mana pun dari pesawat, termasuk bagian yang terlepas dari pesawat, atau - paparan langsung terhadap ledakan jet, kecuali ketika cedera berasal dari sebab alamiah, yang disebabkan sendiri atau diderita oleh orang lain, atau ketika cedera tersebut adalah penumpang gelap yang bersembunyi di luar area yang biasanya tersedia bagi penumpang dan kru; atau
- b) pesawat mengalami kerusakan atau kegagalan struktural yang: - mempengaruhi kekuatan struktural, kinerja atau karakteristik penerbangan pesawat, dan - biasanya akan memerlukan perbaikan besar atau penggantian komponen yang terkena dampak, kecuali untuk kerusakan atau kerusakan mesin, ketika kerusakan terbatas pada mesin, penutup atau aksesorinya; atau untuk kerusakan terbatas pada baling-baling, ujung sayap, antena, ban, rem, fairing, penyok kecil atau lubang tusukan pada kulit pesawat; atau
- c) pesawat hilang atau benar-benar tidak dapat diakses. ”

suatu aktivitas dandapat menimbulkan kerugian baik korban manusia dan atau harta benda.<sup>89</sup>

Sehingga dapat ditarik kesimpulan bahwa kecelakaan adalah Kecelakaan adalah peristiwa tidak diduga dan tidak dikehendaki oleh pihak-pihak dan dapat menimbulkan kerugian bagi manusia atau harta benda.

## 2. Unsur-unsur Penyebab Kecelakaan

Tiga Faktor Utama (*Three Main Factor Theory*) dari beberapa teori tentang faktor penyebab kecelakaan yang ada, salah satunya yang sering digunakan adalah teori tiga faktor utama (*Three Main Factor Theory*). Menurut teori ini disebutkan bahwa ada tiga faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja. Ketiga faktor tersebut dapat diuraikan menjadi:<sup>90</sup>

1. Faktor Manusia
2. Faktor Lingkungan
3. Faktor Peralatan

Timbulnya kerugian pada pengguna, pengangkut, dan juga pihak ketiga dalam kegiatan penerbangan yang diakibatkan oleh kecelakaan menjadi salah satu yang melatarbelakangi lahirnya suatu tanggung jawab.

---

<sup>89</sup> Anonim, Kecelakaan Kerja Adalah, <https://www.dosenpendidikan.co.id/kecelakaan-kerja/>, diakses pada tanggal 01 Januari 2020, pukul 16.08 WIB

<sup>90</sup> Anonim, 3 Faktor Penyebab Kecelakaan Kerja (Three Main Factor Theory), <https://www.safetyshoe.com/3-faktor-penyebab-kecelakaan-kerja-k3-mencakup-5-m-faktor-manusia/>, diakses pada tanggal 01 Januari 2020, Pukul 16.32 WIB

## D. Tinjauan Umum Tanggung Jawab

### 1. Pengertian Tanggung Jawab

Tanggung jawab menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatunya (jika terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan, dan sebagainya).<sup>91</sup> Adapun tanggung jawab secara definisi merupakan kesadaran manusia akan tingkah laku atau perbuatan baik yang disengaja maupun yang tidak disengaja. Tanggung jawab juga berarti berbuat sebagai perwujudan kesadaran akan kewajiban. Tanggung jawab bersifat kodrati, yang artinya tanggung jawab itu sudah menjadi bagian kehidupan manusia bahwa setiap manusia dan yang pasti masing-masing orang akan memikul suatu tanggung jawabnya sendiri – sendiri. Apabila seseorang tidak mau bertanggung jawab, maka tentu ada pihak lain yang memaksa untuk tindakan tanggung jawab tersebut.<sup>92</sup>

Tanggung jawab secara umum dapat berarti tiga macam, yaitu *accountability*, *responsibility*, dan *liability*.<sup>93</sup> Tanggung jawab dalam arti *accountability* adalah tanggung jawab yang ada kaitannya dengan keuangan atau kepercayaan, misalnya akuntan harus mempertanggung jawabkan laporan pembukuannya. Tanggung jawab dalam arti *responsibility* adalah tanggung jawab dalam arti hukum publik. Pelaku dapat dituntut di depan pengadilan pidana berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku, baik pidana

<sup>91</sup> <https://kbbi.web.id/tanggung%20jawab>, diakses pada tanggal 17 November 2019, pukul 16.57 WIB.

<sup>92</sup> Naufal Muttaqien, *Mengenal Arti Kata "Tanggung Jawab"*, <https://www.kompasiana.com/nopalmtq/5529e68b6ea8342572552d24/mengenal-arti-kata-tanggung-jawab>, diakses pada tanggal 17 November 2019, pukul 17.37 WIB.

<sup>93</sup> K. Martono, *Kamus Hukum dan Regulasi Penerbangan, Edisi Pertama*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2007, Hlm. 307.

pelanggaran maupun kejahatan atau dikenakan sanksi administrasi oleh atasannya apabila orang tersebut tidak melakukan tugasnya sebagaimana dicantumkan dalam surat keputusan pengangkatannya. Sedangkan tanggung jawab dalam arti *liability* adalah tanggung jawab hukum menurut hukum perdata.<sup>94</sup> Terdapat pendapat lain mengenai *liability*. Menurut Bin Cheng, istilah *liability* seringkali digunakan untuk menunjuk pada kewajiban yang timbul sebagai konsekuensi dari suatu pelanggaran terhadap satu kewajiban hukum, yaitu kewajiban untuk melakukan upaya perbaikan terhadap segala kerugian yang disebabkan, terutama dalam bentuk pembayaran sejumlah ganti rugi.<sup>95</sup>

Dalam istilah hukum internasional, *responsibility* adalah kemampuan untuk menjawab atau keterjawaban, *liability* adalah tanggung jawab yang terjadi ketika terdapat kompensasi atau tindakan nyata untuk memenuhi tanggung jawab, dan *accountability* adalah tanggung jawab suatu jabatan resmi, misalnya perbuatan pejabat publik.<sup>96</sup>

Sementara didalam Black's Law Dictionary Seventh Edition 1999, *accountability* diartikan sama dengan *responsible* atau *answerable*, *responsibility* diartikan sama dengan *liability*, dan *liability* diartikan sebagai kualitas atau keadaan yang secara hukum wajib atau akuntabel; tanggung jawab hukum kepada

<sup>94</sup> K. Martono, *ibid*, Hlm. 308.

<sup>95</sup> Bin Cheng, sebagaimana dikutip oleh Neni Ruhaeni dalam Jurnalnya yang berjudul, "Perkembangan Prinsip Tanggung Jawab (*Bases Of Liability*) dalam Hukum Internasional dan Implikasinya terhadap Kegiatan Keruangankasaan", Jurnal Hukum IUS QUIA IUSTUM No. 3 Vol. 21 Juli 2014, Hlm. 340.

<sup>96</sup> Ariadne Ginting, *Hukum Internasional – Tanggung Jawab Negara (State Responsibility)*, [https://www.academia.edu/7230224/HUKUM\\_INTERNASIONAL -  
Tanggung Jawab Negara State Responsibility](https://www.academia.edu/7230224/HUKUM_INTERNASIONAL_-_Tanggung_Jawab_Negara_State_Responsibility), diakses pada tanggal 23 November 2019, pukul 12.35 WIB.

orang lain atau kepada masyarakat, dapat ditegakkan dengan upaya hukum perdata atau hukuman pidana.

Rasa tanggung jawab muncul karena manusia menyadari akibat baik dan buruk perbuatannya. Selain itu tanggung jawab muncul akibat adanya kesalahan yang menimbulkan kerugian. Rasa tanggung jawab juga muncul karena ada rasa peduli dan merasa diri harus terlibat dalam menyelesaikan masalah orang lain.<sup>97</sup>

## 2. Prinsip Tanggung Jawab

Dalam hukum dikenal beberapa prinsip tanggung jawab. Penggunaan suatu prinsip tanggung jawab tertentu tergantung kepada keadaan tertentu, baik ditinjau secara makro (sesuai dengan perkembangan masyarakat), maupun ditinjau secara mikro (sesuai dengan perkembangan dunia angkutan yang bersangkutan, baik darat, laut, atau udara). Setidak-tidaknya, ada tiga prinsip atau teori mengenai tanggung jawab yang dikenal, yaitu:<sup>98</sup>

1. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas adanya unsur kesalahan (*fault liability based on fault principle*);
2. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga (*rebuttable presumption of liability principle*);
3. Prinsip tanggung jawab mutlak (*no-fault liability, absolute liability* atau *strict liability principle*).

<sup>97</sup> Nur Fatimah, *Pengertian Tanggung Jawab, Tujuan, Jenis dan Contohnya*, <https://pelayananpublik.id/2019/08/13/pengertian-tanggung-jawab-tujuan-jenis-dan-contohnya/>, diakses pada tanggal 25 November 2019, pukul 20.14 WIB

<sup>98</sup> E. Saefullah Wiradipraja, *Hukum Transportasi Udara Dari Warsawa 1929 ke Montreal 1999*, PT Kiblat Buku Utama, Bandung, 2008, Hlm. 67.

**a. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas adanya unsur kesalahan (*fault liability based on fault principle*)**

Menurut sejarahnya, prinsip tanggung jawab yang didasarkan pada adanya unsur kesalahan, pada mulanya, dikenal dalam kebudayaan kuno dari Babylonia. Dalam bentuknya yang lebih modern, prinsip ini dikenal dalam tahap awal dari hukum Romawi (abad kedua sebelum Masehi) termasuk di dalamnya doktrin mengenai '*culpa*' dalam Lex Aquilla. Lex Aquilla menentukan bahwa kerugian sebagai akibat dari kesalahan seseorang, baik disengaja atau tidak, secara hukum harus diberikan santunan.<sup>99</sup> Prinsip ini kemudian menjadi hukum Romawi modern seperti yang terdapat dalam pasal 1382 Code Napoleon 1804 yang berbunyi:<sup>100</sup>

*Any act whatever done by a man which causes damage to another obliges him by whose fault the damage was caused to repair it.*

Kemudian pada tahun 1809, Code Napoleon dinyatakan berlaku di Negeri Belanda, yang kemudian diubah menjadi Code Civil pada tahun 1911. Setelah Negeri Belanda memperoleh kemerdekaan dari Prancis, disusun *Burgerlijk Wetboek* (B.W) yang isinya sama dengan Code Civil dengan beberapa perkecualian. *Burgerlijk Wetboek* ini dinyatakan berlaku pada tahun 1838.<sup>101</sup> Pasal 1382 Code Napoleon tersebut menjadi pasal 1401 *Burgerlijk Wetboek* Belanda, atau pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPdt) Indonesia<sup>102</sup>, yang berbunyi:

<sup>99</sup> Orr sebagaimana dikutip oleh E. Saefullah Wiradipraja, *Ibid*, Hlm. 69.

<sup>100</sup> *Ibid*

<sup>101</sup> Rachmat Setiawan, sebagaimana dikutip oleh E. Saefullah Wiradipraja, *Ibid*, Hlm. 71

<sup>102</sup> MA Moegni Djojohardjo, sebagaimana dikutip oleh E. Saefullah Wiradipraja, *ibid*

”Setiap perbuatan melawan hukum, yang oleh karena itu menimbulkan kerugian pada orang lain, mewajibkan orang yang karena kesalahannya menyebabkan kerugian tersebut mengganti kerugian.”

Pasal 1365 KUHPdt terkenal dengan sebutan pasal perbuatan melawan hukum. Unsur-unsur yang harus dipenuhi dalam suatu gugatan berdasarlam pasal 1365 KUHPdt adalah: **pertama**, adanya perbuatan melawan hukum dari pihak tergugat; **kedua**, perbuatan tersebut dapat dipersalahkan kepadanya; **ketiga**, adanya kerugian yang diderita penggugat sebagai akibat dari kesalahan tersebut.<sup>103</sup>

Konsep modern tentang tanggung jawab keperdataan (*civil liability*) menyatakan, secara umum, bahwa unsur ‘kesalahan’ pada seseorang yang menyebabkan timbulnya kerugian pada orang lain merupakan syarat mutlak bagi adanya ‘perbuatan melawan hukum’. Suatu hal yang sangat penting, dalam prinsip tanggung jawab berdasarkan pada adanya unsur kesalahan (*schuld theorie, fault principle*), adalah masalah beban pembukian (*burden of proof, berwijslast*). Sebagai ketentuan umum, adalah penggugat (*plaintiff*) yang berkewajiban untuk membuktikan bahwa pihak tergugat (*defendant*) telah melakukan perbuatan melawan hukum, telah melakukan suatu kesalahan, dan akibat kesalahannya itu mengakibatkan kerugian pada pihak penggugat. Bila penggugat gagal membuktikan salah satu dari elemen-elemen tersebut, maka tuntutananya gagal. Sampai saat ini, adanya unsur ‘kesalahan’ sebagai dasar dari adanya suatu tanggung jawab keperdataan (*civil liability*) merupakan ketentuan yang berlaku

<sup>103</sup> E. Saefullah Wiradipraja, *ibid*, Hlm. 73.

umum, dan mendominasi sistem-sistem penyantunan (*compensation*), baik di dalam sistem hukum Kontinental (*civil law system*) maupun di dalam sistem hukum Anglo-Saxon (*common law system*).<sup>104</sup>

Namun, sehubungan dengan hukum pengangkutan, dalam praktiknya terdapat perbedaan di antara kedua sistem hukum tersebut. Di dalam sistem hukum Kontinental, untuk semua jenis pengangkut umum (*common carrier*), berlaku prinsip tanggung jawab yang sama, sedangkan di dalam sistem hukum Anglo-Saxon terdapat perbedaan prinsip tanggung jawab yang berlaku bagi pengangkut umum untuk barang (*common carrier of goods*) dan untuk penumpang (*common carrier of passengers*).<sup>105</sup>

Di dalam sistem hukum Kontinental, pengangkutan umum untuk barang dan untuk penumpang, kedua-duanya didasarkan pada adanya suatu perjanjian pengangkutan yang mewajibkan secara mutlak kepada pengangkut untuk menjamin keselamatan barang atau penumpang sampai di tempat tujuan (*strict contractual duty*).<sup>106</sup> Dengan perkataan lain, pengangkut bertanggung jawab secara mutlak (*absolutely liable*) bilamana terjadi kecelakaan atau kerugian yang menimpa penumpang atau barang yang diangkutnya. Lain halnya di dalam sistem hukum Anglo-Saxon, dalam hal disyaratkan adanya perjanjian pengangkutan, baik untuk pengangkutan barang maupun untuk pengangkutan penumpang, adalah sama.<sup>107</sup>

<sup>104</sup> E. Saefullah Wiradipraja, *ibid*, Hlm. 76.

<sup>105</sup> Shawcross and Beaumont, sebagaimana dikutip oleh E. Saefullah Wiradipraja, *ibid*.

<sup>106</sup> Miller, sebagaimana dikutip oleh E. Saefullah Wiradipraja, *ibid*.

<sup>107</sup> E. Saefullah Wiradipraja, *ibid*, Hlm. 79

Dalam kasus kecelakaan angkutan, penerapan *liability based on fault principle* sering menempatkan pihak penumpang pada posisi yang lemah dalam mengupayakan haknya. Untuk mendapatkan pemulihan atas kerugiannya, pihak penumpang harus dapat membuktikan kesalahan pengangkut yang sering sekali tidak mudah untuk melakukan-nya.<sup>108</sup>

Perlu dicatat juga bahwa dengan diterapkannya prinsip *res ipsa loquitur* (*the thing or the situation or the fact speaks for itself*)<sup>109</sup> dalam sistem hukum Anglo-Saxon dewasa ini, ketentua bahwa pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang kecuali bila dapat dibuktikan adanya unsur kesalahan di pihak pengangkut, menjadi tidak lagi dirasakan terlalu memberatkan pihak penggugat (korban). Dengan diterapkannya prinsip *res ipsa loquitur*, pihak penggugat tidak layak dibebani kewajiban untuk membuktikan adanya kesalahan di pihak tergugatlah pengangkut. Akan tetapi, sebaliknya pihak tergugatlah (pengangkut) yang harus membuktikan bahwa kerugian atau kecelakaan yang terjadi bukan disebabkan oleh kesalahannya. Jadi, dalam hal ini terdapat pengalihan beban pembuktian dari penggugat kepada tergugat.<sup>110</sup>

Akan tetapi, pada hukum transportasi udara internasional, dengan berlakunya Konvensi Warsawa 1929, perbedaan antara sistem hukum Kontinental dan Anglo-Saxon, atau perbedaan yang terdapat dalam sistem hukum Anglo-Saxon sendiri, tentang tanggung jawab pada pengangkutan umum untuk barang

<sup>108</sup> Krisnadi Nasution, “Penerapan Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Penumpang Bus Umum”, Surabaya, Universitas 17 Agustus 1945, Hlm. 55.

<sup>109</sup> H. Drion, sebagaimana dikutip oleh E. Saefullah Wiradipraja, *op.cit.*, Hlm. 78

<sup>110</sup> E. Saefullah Wiradipraja, *ibid*, Hlm. 79.

dan untuk penumpang telah berhasil ditiadakan. Prinsip tanggung jawab pengangkut udara diterapkan dalam Konvensi Warsawa 1929, yang dikenal dengan *'presumption of liability'* atau *'presumption of negligence or fault'*, berasal dari teori atau prinsip tanggung jawab berdasarkan atas kesalahan (*based on fault liability*), dan dari prinsip bahwa pengangkut harus memikul beban pembuktian. Prinsip *'presumption of liability'* ini berlaku bagi segala macam pengangkutan, yaitu penumpang bagasi tercatat dan kargo, dan bahkan, menurut Mankiewicz<sup>111</sup>, prinsip ini berlaku pula bagi bagasi tangan.

#### **b. Prinsip Tanggung Jawab atas Dasar Praduga**

Prinsip *'presumption of liability'* yang diterapkan di dalam Konvensi Warsawa 1929 di berlakukan bagi transportasi udara internasional, dan di dalam Ordonansi Pengangkutan Udara 1939 bagi transportasi udara domestik. Prinsip tanggung jawab pengangkut udara ini timbul dari kombinasi antara pasal-pasal 17 (tentang penumpang), 18 (1) (tentang bagasi dan kargo), 19 (tentang kelambatan), dengan pasal 20 Konvensi. Pasal-pasal tersebut secara beturut-turut sama dnegan pasal-pasal 24 (1), 25 (1), 28, dan pasal 29 Ordonansi. Pasal 17, 18 (1), dan 19 Konvensi (atau pasal-pasal 24 (1), 25 (1) dan 28 Ordonansi) mengatur tentang kapan pengangkut udara harus bertanggung jawab, sedangkan pasal 20 Konvensi (atau pasal 29 Ordonansi) mengatur tentang kapan pengangkut udara dapat dibebaskan dari tanggung jawab.<sup>112</sup>

<sup>111</sup> R.H Mankiewicz, sebagaimana dikutip oleh E. Saefullah Wiradipraja, *ibid*.

<sup>112</sup> Teks dari pasal-pasal tersebut adalah sebagai berikut:

Art. 17: *"The carrier shall be liable for damage sustained in the event of death or wounding of a passanger or any other bodily injury suffered by a passanger if the accident which caused the*

Perbedaan yang utama antara prinsip tanggung jawab yang didasarkan semata-mata pada adanya unsur kesalahan dan ‘*presumption of liability*’, adalah bahwa di dalam prinsip yang kedua, beban pembuktian beralih dari penggugat (korban) kepada pengangkut. Jadi, berdasarkan prinsip ‘*presumption of liability*’ yang diterapkan di dalam Konvensi Warsawa atau Ordonansi pengangkut adalah *prima facie* bertanggung jawab atas kerugian yang timbul kecuali dia dapat membuktikan pihaknya telah mengambil semua tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian tersebut, atau bahwa hal tersebut tidak mungkin dilakukannya. Jadi, pihak penggugat atau korban dapat mengajukan tuntutan untuk memperoleh santunan tanpa harus membuktikan adanya kesalahan di pihak pengangkut. Satu-satunya kewajiban yang harus dia lakukan adalah menunjukkan bahwa kecelakaan atau kejadian, yang menyebabkan kerugian tersebut, terjadi di dalam pesawat udara atau selama embarkasi atau disembarkasi. Dengan demikian, yang dimaksud bahwa tanggung jawab pengangkut berdasarkan pada ‘*presumption*’ ( praduga), berarti tanggung jawab pengangkut tersebut dapat

---

*damage so sustained took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking.”*

Art. 18 (1): “*The carrier shall be liable for damage sustained in the event of destruction or loss of, or of damage to, any checked baggage or any goods, if the occurrence which caused the damage so sustained took place during the transportation by air.*”

Art 19: “*The carrier shall be liable for damage occasioned by delay in the transportation by air of passengers, baggage or goods.*”

Art 20 (1): “*The carrier shall not be liable if he proves that he and his agents have taken all necessary measures to avoid the damage or that it was impossible for him or them to take such measures.*”

Art 20 (2): “*In the transportation of goods and baggage The carrier shall not be liable if he proves that the damage was occasioned by an error in piloting, in the handling of the aircraft or in navigation and that, in all other respects, he and his agent have taken all necessary measures to avoid the damage.*”

dihindarkan bila pengangkut membuktikan bahwa pihaknya tidak bersalah (*absence of fault*).<sup>113</sup>

Bila teori ‘kesalahan’ sepenuhnya diberlakukan, di mana pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian yang timbul kecuali dapat dibuktikan adanya unsur kesalahan di pihak pengangkut udara, akan sangat menyulitkan pihak korban. Suatu kecelakaan pesawat udara seringkali menghancurkan segala sesuatu yang dapat dijadikan barang bukti, dan menyebabkan orang-orang yang kemungkinan dapat dijadikan saksi meninggal dunia. Oleh karena itu, untuk mengatasi kesulitan-kesulitan tersebut, Konvensi dan demikian juga Ordonansi telah meletakkan beban pembuktian pada pundak pengangkut udara.<sup>114</sup> Rupanya, hal ini adalah logis karena akan lebih mudah bagi pengangkut untuk membuktikan bahwa pihaknya tidak bersalah daripada bagi korban untuk membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan karena kesalahan pengangkut.<sup>115</sup>

Akan tetapi, dipandang dari sudut sistem hukum Kontinental, sistem Warsawa tersebut dirasakan lebih menguntungkan bagi pengangkut. Di sebagian terbesar negara-negara dengan sistem hukum Kontinental, para penumpang atau ahli warisnya cukup hanya membuktikan adanya perjanjian pengangkutan dan bahwa mereka tidak sampai di tempat tujuan dengan selamat. Sedangkan untuk membebaskan diri dari tanggung jawab, pengangkut harus membuktikan bahwa

---

<sup>113</sup> E. Saefullah Wiradipraja, *op. cit.*, Hlm. 81.

<sup>114</sup> Alasan lain mengenai pengalihan beban pembuktian ini seperti dikemukakan oleh Diederiks-Verschoor, sebagaimana dikutip oleh E. Saefullah Wiradipraja, *ibid.*, Hlm. 83.

<sup>115</sup> E. Saefullah Wiradipraja, *ibid.*

kecelakaan atau kerugian yang terjadi disebabkan karena *force-majeure* atau disebabkan karena kesalahan penumpang itu sendiri.<sup>116</sup>

Akan tetapi, pengalihan secara formal beban pembuktian ke pundak pengangkut ini, yang dijadikan sebagai alasan untuk pembatasan tanggung jawab, sebenarnya tidaklah terlalu banyak pengaruhnya di negara-negara yang menganut sistem hukum Anglo-Saxon yang menerapkan prinsip *res ipsa loquitur*.<sup>117</sup>

*The application of res ipsa will at least mean that the carrier must be able to offer some acceptable explanation for the accident having happened without his negligence, more or less substantiated by the facts, and at the most that the carrier has the burdance of proof that accident was not caused by his negligence.*

Diterapkannya prinsip *presumption of liability* dalam kegiatan transportasi udara akan memudahkan mekanisme pertanggungjawaban karena akan lebih mudah bagi pengangkut untuk membuktikan bahwa pihaknya tidak bersalah daripada bagi korban untuk membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan karena kesalahan pengangkut. Hal ini adalah logis, karena pengangkut, dengan sendirinya, lebih menguasai semua permasalahan transportasi udara dibanding dengan para penumpang atau pengirim dan penerima kargo. Alasan lain penerapan prinsip ini dalam kegiatan transportasi udara adalah untuk melindungi pengangkut udara, pada taraf permulaan perkembangannya, dari kehancuran sebagai akibat suatu kecelakaan yang besar.<sup>118</sup>

---

<sup>116</sup> H. Drion, sebagaimana dikutip oleh E. Saefullah Wiradipraja, *ibid*, Hlm. 85.

<sup>117</sup> Miller, sebagaimana dikutip oleh E. Saefullah Wiradipraja, *Ibid*.

<sup>118</sup> E. Saefullah Wiradipraja, sebagaimana dikutip oleh Neni Ruhaeni, *op.cit*, Hlm. 343.

### c. Prinsip Tanggung Jawab Mutlak

Prinsip tanggung jawab mutlak (*no-fault liability or liability without fault*), di dalam kepustakaan, biasanya dikenal dengan ungkapan ‘*absolute liability*’ atau ‘*strict liability*’. Dengan ‘prinsip tanggung jawab mutlak’, dimaksudkan tanggung jawab tanpa keharusan untuk membuktikan adanya kesalahan.<sup>119</sup>

Dalam masyarakat modern, tanggung jawab mutlak atau tanggung jawab yang tidak didasarkan pada adanya unsur kesalahan harus dipandang dari pertimbangan nilai sosial secara luas (*a broad social value-judgement*), bahwa seseorang yang melakukan kegiatan untuk memperoleh keuntungan bagi dirinya sendiri harus menanggung risiko akibat dari kegiatannya tersebut.<sup>120</sup>

Dalam sistem hukum Kontinental, kewajiban pengangkut adalah sebagai konsekuensi dari kewajiban kontraktual, yaitu mengangkut penumpang dan kargo sampai di tempat tujuan dengan selamat. Bila selama dalam pengangkutan penumpang mengalami kecelakaan (luka, cacat, atau meninggal dunia), atau kargo hilang (musnah) atau rusak, sudah cukup membuktikan adanya pelanggaran perjanjian (wanprestasi). Kewajiban pengangkutan adalah menjamin bahwa penumpang dan kargo yang diangkutnya sampai di tempat tujuan dengan selamat. Jadi, kewajiban pengangkut adalah untuk mencapai sesuatu hasil (*obligation de resultat*), bukan hanya sekedar menyelenggarakan pengangkutan (*obligation de moyens*).<sup>121</sup> Untuk menuntut pembayaran santunan, korban, atau ahli warisnya atau pemilik kargo cukup membuktikan adanya perjanjian pengangkutan disertai

<sup>119</sup> E. Saefullah Wiradipraja, *op.cit.*, Hlm. 88.

<sup>120</sup> Williams and Hepple, sebagaimana dikutip oleh E. Saefullah Wiradipraja, *ibid*, Hlm. 94.

<sup>121</sup> Miller, sebagaimana dikutip oleh E. Saefullah Wiradipraja, *ibid*, Hlm. 95.

fakta bahwa korban atau kargo tidak sampai di tempat tujuan dengan selamat. Pengangkut hanya dibebaskan dari tanggung jawabnya jika dia dapat membuktikan bahwa kecelakaan atau kerugian itu diakibatkan oleh suatu sebab yang tidak dapat ditimpakan kepadanya.<sup>122</sup>

Diterapkan prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute liability*), bukan hanya akan menghindarkan lamanya proses pengadilan tapi juga akan menghindarkan biaya perkara yang tinggi serta biaya-biaya lainnya seperti biaya untuk para saksi ahli yang harus mengadakan penyelidikan keadaan sekitar kecelakaan pesawat.<sup>123</sup>

Selanjutnya, perlu juga dicatat, bahwa prinsip '*absolute liability*' telah diterapkan dalam peraturan perundang-undangan penerbangan domestik di beberapa negara lain dalam beberapa konvensi Internasional.<sup>124</sup> Beberapa negara tersebut misalnya: Australia, Costa Rica, El Salvador, Honduras, India, Meksiko, Nicaragua, Peru, Rumania, Spanyol, Taiwan, Uni Soviet, dan Venezuela. Sedangkan konvensi (perjanjian internasional, persetujuan) di bidang penerbangan yang menerapkan prinsip tersebut, adalah: *Convention of Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface* (Roma, 1952), *Agreement Relating to Liability Limitations of the Warsaw Convention and Den Haag Protocol* (Montreal, 1966), *Protocol to Amend the Convention fo the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as amended by the Protocol done at The Hague on 28 September*

<sup>122</sup> E. Saefullah Wiradipraja, *ibid*, Hlm. 103.

<sup>123</sup> Mankiewicz, sebagaimana dikutip oleh E. Saefullah Wiradipraja, *ibid*, Hlm. 104.

<sup>124</sup> ICAO Doc. 8839-LC/158-2, Hlm. 35.

1955 (Guatemala, 1971), *Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 12 October 1929 as amended by the Protocol done at The Hague on 28 September 1955* (Montreal, 1975), *Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects* (Washington, Moscow, London, 1972), Konvensi Montreal.<sup>125</sup>

Sedang dalam peraturan perundang-undangan nasional Indonesia, di samping ketentuan umum tentang pertanggung jawaban berdasarkan pasal 1365 KUHPdt (tanggung jawab didasarkan atas adanya kesalahan), terdapat ketentuan-ketentuan yang bersifat khusus yang didasarkan pada prinsip tanggung jawab mutlak. Hal ini terlihat, misalnya: dalam pasal 1243 KUHPdt (wanprestasi), pasal 91 KUHD (tentang pengangkutan barang di laut), pasal 522 (2) KUHD (tentang pengangkutan orang di laut), pasal 27 BVS (ketentuan tentang pengangkutan dengan kereta api), pasal 24 Undang-undang No.3/1965 tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan Raya, pasal 5 Undang-undang No.4/1959 tentang Pos. Ketentuan-ketentuan tentang tanggung jawab mutlak di atas timbul sebagai akibat adanya kewajiban yang lahir dari suatu perjanjian yang dalam kepustakaan hukum tentang pengangkutan dikenal sebagai '*strict contractual liability duty*'.<sup>126</sup>

Dengan telah terbentuknya Konvensi Montreal 1999, maka prinsip tanggung jawab berdasarkan *presumption of liability* ini tidak diterapkan lagi, dan sebagai gantinya, berlaku prinsip *strict liability* (tanggung jawab mutlak), meski

<sup>125</sup> E. Saefullah Wiradipraja, *op.cit.*, Hlm. 104.

<sup>126</sup> E. Saefullah Wiradipraja, *ibid*, Hlm. 105.

sebenarnya dalam praktik selama ini, *presumption of liability principle* sudah tidak lagi digunakan. Penerapan prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*) dalam Konvensi Montreal 1999 tersebut, adalah dengan dihilangkannya ketentuan pasal 20 Konvensi Warsawa 1929. Dengan ditiadakan ketentuan dalam pasal 20 tersebut, yang menyatakan bahwa pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawabnya dengan alasan bahwa dia atau para pegawainya telah melakukan semua tindakan yang perlu untuk mencegah terjadinya kecelakaan (kerugian), atau bahwa hal itu tidak mungkin dapat dilakukannya (*all necessary measures*), maka prinsip *presumption of liability* tidak diberlakukan lagi. Keadaan yang dapat membebaskan tanggung jawab pengangkut, dari kewajiban membayar santunan atau membayar kompensasi kepada korban (penumpang), baik untuk seluruhnya atau untuk sebagian, hanyalah bila kerugian tersebut disebabkan atau turut disebabkan oleh kesalahan dari pihak korban (pasal 20), atau semata-mata disebabkan oleh pihak ketiga (pasal 21 ayat (2) sub b, Konvensi Montreal 1999).<sup>127</sup>

Penggunaan istilah *strict liability* atau *absolute liability* dalam kepustakaan sering tampak secara bergantian. Oleh karena itu, secara teoritis maupun praktis sulit mengadakan pembedaan yang tegas terhadap kedua istilah tersebut. Namun beberapa ahli telah menunjukkan adanya perbedaan pokok antara kedua istilah tersebut.<sup>128</sup> Bin Cheng, misalnya, berpendapat bahwa pada *strict liability* perbuatan yang menyebabkan kerugian harus dilakukan oleh orang yang bertanggung jawab. Hal ini berarti bahwa pada *strict liability* terdapat hubungan

---

<sup>127</sup> E. Saefullah Wiradipraja, *ibid*, Hlm. 106.

<sup>128</sup> E. Saefullah Wiradipraja, *ibid*, Hlm. 86.

kausalitas antara pihak yang benar-benar bertanggung jawab dengan kerugian. Sedangkan pada *absolute liability* adanya hubungan kausalitas antara pihak yang bertanggung jawab dengan kerugian tidak disyaratkan. Dengan demikian *absolute liability* akan timbul pada saat keadaan yang menimbulkan tanggung jawab ada tanpa mempermasalahkan oleh siapa atau bagaimana terjadinya kerugian tersebut. Selanjutnya, Mircea Mateesco-Matte menjelaskan *absolute liability* sebagai prinsip tanggung jawab tanpa adanya kemungkinan untuk membebaskan diri.<sup>129</sup> Sejalan dengan pendapat Matte, Ida Bagus Rahmadi Supancana menegaskan bahwa pada *absolute liability* tidak ada pembatasan dan pembebasan tanggung jawab, sedangkan pada *strict liability* pembatasan dan pembebasan tanggung jawab dapat diberlakukan.<sup>130</sup>

Merujuk kepada pendapat beberapa ahli tersebut, terdapat indikasi umum dalam membedakan kedua istilah tanggung jawab mutlak, yaitu pada *strict liability* pihak yang bertanggung jawab dapat membebaskan diri berdasarkan semua alasan yang sudah umum dikenal. Misalnya, *act of God*, *contributory negligence*, keadaan memaksa (*force majeure*) yang merupakan alasan-alasan umum pembebasan (*conventional defences*), atau karena keadaan perang, tindakan penguasa, dan sebagainya. Sedangkan pada *absolute liability* alasan-alasan umum pembebasan tersebut tidak berlaku kecuali secara khusus dinyatakan dalam instrumen-instrumen hukum tertentu.<sup>131</sup>

---

<sup>129</sup> Selengkapnya lihat pendapat Bin Cheng dan Mircea Mateesco-Matte sebagaimana dikutip oleh E. Saefullah Wiradipradja, *ibid*, Hlm. 88.

<sup>130</sup> Neni Ruhaeni, *op.cit.*, Hlm. 344.

<sup>131</sup> Neni Ruhaeni, *ibid*, Hlm. 345.