

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Seiring berkembangnya zaman, maka semakin berkembanglah kemajuan teknologi. Perkembangan teknologi tersebut memunculkan inovasi-inovasi baru yang memudahkan kegiatan manusia. Salah satunya adalah penemuan pesawat terbang. Peletak dasar konsep pesawat terbang pertama dan sebagai pelopor aviasi modern di dunia adalah seorang ilmuwan Spanyol, Ibnu Firnas (810-887M). Ibnu Firnas menggunakan semacam sayap burung lengkap dengan bulu-bulunya yang terbuat dari sutra yang telah ia hitung mampu menahan berat tubuhnya. Setelah persiapan dirasa cukup, Ibnu Firnas menapak dan menaiki masjid di pusat Kordoba setinggi 60 meter untuk memulai aksinya. Ia kibaskan kedua sayapnya lalu ia terbang melayang jauh dari tempat bertolak sampai akhirnya Ibnu Firnas mendarat.¹

Teori dan praktik yang dilakukan oleh Ibnu Firnas tersebut berhasil membuktikan bahwa benda padat sekalipun bisa melayang di udara. Ia mampu menjadikan tubuhnya ringan dan menolak gaya gravitasi. Teori tersebut kemudian dikembangkan terus menerus hingga pada 17 Desember 1903, dua mekanik sepeda yang berasal dari Dayton Ohio, yaitu Orville dan Wilbur yang sekarang lebih kita kenal dengan sebutan Wright bersaudara berhasil menerbangkan pesawat terbang pertama di dunia. Wright bersaudara telah membukukan suatu

¹ Nurjamal, *Abbas Bin Firnas Ilmuwan Muslim Perintis Konsep Pesawat Terbang*, <https://www.gomuslim.co.id/read/khazanah/2017/04/28/3937/abbas-bin-firnas-ilmuwan-muslim-perintis-konsep-pesawat-terbang.html>, diakses pada tanggal 18 September 2019, pukul 10.22 WIB

penerbangan yang dapat menempuh jumlah total jarak 852 kaki atau sekitar 295 meter dengan lama penerbangan yang menempuh waktu hampir satu menit, yaitu 59 detik.² 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 selama lebih dari setengah jam.³

Lompatan teknologi yang sangat cepat tersebut segera mengubah konsep dasar manusia dalam memandang jarak dan waktu, diikuti dengan berubah drastisnya perilaku umat manusia dalam berpergian dan dalam berperang. Dalam berpergian, tepatnya pada tahun 2006 manusia telah dapat menikmati penerbangan dengan pesawat Jumbo Jet Airbus A380.⁴

Penerbangan merupakan kegiatan yang memiliki resiko yang cukup besar. Salah satu resiko dari suatu penerbangan adalah kecelakaan. Kecelakaan adalah peristiwa pengoperasian pesawat udara yang mengakibatkan kerusakan berat pada peralatan atau fasilitas yang digunakan dan/atau korban jiwa atau luka serius.⁵ Kecelakaan juga dapat didefinisikan sebagai peristiwa hukum pengangkutan berupa kejadian atau musibah yang tidak dikehendaki oleh pihak-pihak terjadi sebelum dalam waktu atau sesudah penyelenggaraan pengangkutan karena

² Chappy Hakim, *Berdaulat Di Udara Membangun Citra Penerbangan Nasional*, PT. Kompas Media Nusantara, Jakarta, 2010, Hlm. 3.

³ Shawcross dan Beaumont, sebagaimana dikutip oleh E. Saaefullah Wiradipraja dalam bukunya yang berjudul, *Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa Buku I Hukum Udara*, PT Alumni, Bandung, 2014, Hlm. 19

⁴ Bernardus Ardian Ricky M, "*Penggunaan Pesawat Udara Militer (Hercules) Sebagai Pesawat Udara Sipil untuk Alat Transportasi Penduduk Sipil Ditinjau dari Segi Hukum Udara Internasional dan Nasional*" Malang, Universitas Brawijaya, Hlm. 2.

⁵ Lihat Pasal 1 ayat 12 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara

perbuatan manusia atau kerusakan alat pengangkut sehingga menimbulkan kerugian material fisik jiwa atau hilangnya mata pencaharian bagi pihak penumpang bukan penumpang pemilik barang atau pihak pengangkut.⁶

Resiko yang muncul dari kegiatan penerbangan tersebut memunculkan suatu kebutuhan, yaitu kebutuhan hukum yang mengatur kegiatan manusia di ruang udara. Pengaturan itu diperlukan untuk mengantisipasi kemungkinan timbulnya kerugian dari kegiatan penerbangan terhadap manusia ataupun harta benda.

Pada peristiwa kecelakaan udara maka kerugian yang mungkin ditimbulkan pada pihak adalah sebagai berikut:⁷

- a. Pemilik pesawat udara, berupa kehilangan pesawat udara;
- b. Penumpang atau ahli warisnya (dalam hal penumpang tewas);
- c. Pemilik barang/angkutan yang diangkut;
- d. Pihak ketiga di permukaan bumi.

Kecelakaan yang menyebabkan kerugian tersebut terhadap konsumen dapat menyebabkan kerugian materiil, yaitu kerugian yang tidak begitu saja langsung bisa dihitung nominalnya seperti cacat tetap, cacat tetap total, cacat tetap sebagian, cacat mental, hingga kematian. Sementara terhadap pihak ketiga dapat menyebabkan kerugian materiil dan juga imateriil seperti rusaknya rumah atau lahan hingga kehilangan nyawa akibat tertimpa pesawat yang jatuh maupun komponen pesawat yang jatuh dari pesawat.

⁶ Muhammad Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2013, Hlm. 225.

⁷ E. Suherman, sebagaimana dikutip oleh Bernadus Ardian Ricky M, *Op.Cit*, Hlm. 10.

Seperti kasus yang terjadi pada hari Jumat tanggal 06 September 2019 di Lumajang, Jawa Timur. Dalam kasus ini, sebuah bom terjatuh dari pesawat jenis Sukhoi milik TNI AU yang sedang berlatih di wilayah udara *Air Weapon Range* (AWR), tepatnya di kebun tebu milik warga di Dusun Krajan. Bom latihan tersebut terjatuh di kebun tebu warga setelah ada pesawat tempur yang melintas di udara. Bom itu tidak meledak, hanya mengeluarkan asap dan menancap di tanah yang membentuk lubang. Bom latihan itu bertipe P.100 dan berbentuk tabung biru berwarna dongker. Tidak ada korban jiwa dan kerugian materiil akibat dari jatuhnya bom seberat 125 kg tersebut. Menurut keterangan Kapolres Lumajang AKBP Muhammad Arsal, peristiwa itu terjadi akibat adanya *human error*.⁸

Permasalahan kerugian pihak ketiga di permukaan bumi (*damage caused to third parties on the surface*) akibat kegiatan manusia di ruang udara (penerbangan) berbeda dengan kerugian sebagaimana diatur dalam Konvensi Warsawa 1929 (kini Konvensi Montreal 1999). Sebenarnya, masalah kerugian pihak ketiga ini sudah dikenal sejak permulaan tahun 1927.⁹ Beberapa penelitian tentang masalah ini telah dilakukan, yang mencapai puncaknya pada Konvensi Roma 1933¹⁰ dan Protokol Brussel tentang Asuransi pada tahun 1938.¹¹

⁸ Ahmad Faisol, Bom Pesawat Sukhoi Jatuh di Kebun Tebu di Lumajang Warga Panik, <https://regional.kompas.com/read/2019/09/06/22591801/bom-pesawat-sukhoi-jatuh-di-kebun-tebu-di-lumajang-warga-panik>, diakses pada tanggal 18 September 2019, pukul 12.33 WIB

⁹ Diederiks-Verschoor, I.H. Ph., *An Introduction to Air Law*, Eight Revised Edition, Kluwer Law International, Netherlands, 2006, Hlm 34.

¹⁰ *International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Damage Caused by Aircraft to Third Parties on the Surface, Rome, 29 May 1933.*

¹¹ *Additional Protocol to the International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Damage Caused by Aircraft to Third Parties on the Surface, Brussels, 29 September 1938; hereinafter cited as the Brussels Insurance Protocol.*

Pengaturan mengenai kerugian yang diakibatkan oleh sebuah pesawat udara yang sedang terbang terhadap orang atau harta benda di darat atau di perairan berhak atas ganti rugi hanya dengan membuktikan bahwa kerugian tersebut diakibatkan oleh pesawat udara tersebut.¹² Tanggung jawab hanya dapat dikurangi atau dikesampingkan jika kerugian tersebut disebabkan atau turut disebabkan oleh kesalahan pihak korban (*contributory negligence*)¹³

Dalam hukum nasional, tanggung jawab pengangkut diatur pada Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita pihak ketiga yang diakibatkan oleh pengoperasian pesawat udara, kecelakaan pesawat udara, atau jatuhnya benda-benda lain dari pesawat udara yang dioperasikan.¹⁴ Apabila kerugian timbul karena tindakan sengaja ataupun kesalahan dari pengangkut atau orang yang dipekerjakannya, pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul dan tidak dapat mempergunakan ketentuan dalam undang-undang ini untuk membatasi tanggung jawabnya.¹⁵

Menurut pasal 1 angka 26 UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang dimaksud dengan pengangkut adalah badan usaha angkutan udara niaga, pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang melakukan kegiatan

¹² Lihat Konvensi Roma 1933

¹³ Diederiks-Verschoor, *loc.cit.* Hlm. 34.

¹⁴ Lihat pasal 184 ayat 1 UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

¹⁵ Lihat pasal 142 ayat 2 UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

angkutan udara niaga berdasarkan ketentuan Undang-Undang ini, dan/atau badan usaha selain badan usaha angkutan udara niaga yang membuat kontrak perjanjian angkutan udara niaga.

Selanjutnya, menurut Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011, pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara juga wajib bertanggung jawab atas kerugian terhadap:¹⁶

- a. penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka;
- b. hilang atau rusaknya bagasi kabin;
- c. hilang, musnah, atau rusaknya bagasi tercatat;
- d. hilang, musnah, atau rusaknya kargo;
- e. keterlambatan angkuta udara; dan
- f. kerugian yang diderita oleh pihak ketiga.

Dengan demikian berdasarkan Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 maupun Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011, hanya mengatur tanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga di permukaan bumi sebagai akibat dari kecelakaan/insiden yang disebabkan oleh pengoperasian pesawat udara sipil. Tetapi tidak mengatur mengenai kerugian yang diderita oleh pihak ketiga di permukaan bumi akibat dari kecelakaan yang disebabkan oleh pesawat udara negara. Apabila tidak diatur, hal tersebut akan menciptakan suatu kekosongan hukum yang dapat merugikan masyarakat dan menimbulkan suatu persoalan.

¹⁶ Lihat pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara

Berdasarkan uraian diatas, maka penulis tertarik untuk melakukan penulisan dengan judul: **“Tanggung Jawab Operator Pesawat Udara Militer atas Jatuhnya Bom di Wilayah Perkebunan Milik Warga Menurut Hukum Udara Indonesia.”**

B. Identifikasi Masalah

Perumusan masalah digunakan untuk menegaskan masalah-masalah yang akan diteliti, sehingga akan lebih memudahkan dalam penelitian yang dilakukan dan akan sesuai sasaran yang diharapkan. Berdasarkan latar belakang di atas, maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimanakah pengaturan terhadap tanggung jawab operator pesawat udara militer mengenai kerugian yang diderita pihak ketiga di permukaan bumi menurut hukum udara Indonesia?
2. Bagaimanakah implementasi tanggung jawab operator pesawat udara militer mengenai kerugian yang diderita pihak ketiga di permukaan bumi menurut hukum udara Indonesia?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui mengenai pengaturan terhadap tanggung jawab operator pesawat udara militer mengenai kerugian yang diderita terhadap pihak ketiga di permukaan bumi menurut hukum udara Indonesia.
2. Untuk mengetahui implementasi tanggung jawab operator pesawat udara militer mengenai kerugian yang diderita terhadap pihak ketiga di permukaan

bumi menurut hukum udara Indonesia.

D. Kegunaan Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan harapan mampu memberikan manfaat, baik manfaat teoritis maupun manfaat praktis:

1. Kegunaan Teoritis

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran dan pengetahuan serta wawasan bagi penulis khususnya dan pembaca pada umumnya dalam bidang hukum udara, khususnya mengenai tanggung jawab operator pesawat udara militer terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga di permukaan bumi menurut hukum udara Indonesia.

2. Kegunaan Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat bagi masyarakat pada umumnya dan bagi para akademisi pada khususnya, dalam hal pengembangan ilmu hukum khususnya hukum internasional untuk kemudian digunakan sebagai data hukum sekunder dalam melakukan penelitian lebih lanjut terkait bagaimana tanggung jawab operator pesawat udara militer terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga di permukaan bumi menurut hukum udara Indonesia.

E. Kerangka Pemikiran

Setiap orang wajib bertindak sedemikian rupa dalam masyarakat, sehingga tata tertib dalam masyarakat itu tetap terpelihara dengan sebaik-baiknya. Oleh karena itulah hukum meliputi berbagai peraturan yang menentukan dan mengatur

hubungan orang yang satu dengan yang lain, yakni peraturan-peraturan hidup bermasyarakat yang dinamakan kaidah hukum. Dengan sadar atau tidak, manusia dipengaruhi oleh peraturan-peraturan hidup bersama yang mengekang hawa nafsu dan mengatur perhubungan antar manusia. Peraturan yang hidup itu memberi ancer-ancer perbuatan mana yang boleh dijalankan dan perbuatan mana yang harus dihindari. Peraturan hidup memberi petunjuk kepada manusia bagaimana ia harus bertingkah laku dan bertindak didalam masyarakat. Seperti suatu ungkapan latin yang diperkenalkan oleh Marcus Tullius Cicero (106-43 SM) yang berbunyi "*ubi societas ibi ius*" yang berarti "*where there is society, there is law*".¹⁷ Dimana ada masyarakat, disitu pasti ada hukum.

Suatu hukum yang baik setidaknya harus memenuhi tiga hal pokok yang sangat prinsipil yang hendak dicapai, yaitu keadilan, kepastian dan kemanfaatan. Dalam bahasa praktisnya, keadilan dapat diartikan sebagai memberikan hak yang setara dengan kapasitas seseorang atau pemberlakuan kepada tiap orang secara proporsional, tetapi juga bisa berarti memberi sama banyak kepada setiap orang apa yang menjadi jatahnya berdasarkan prinsip keseimbangan. Hukum tanpa keadilan tidaklah ada artinya sama sekali.¹⁸ Kemudian, menurut Sudikno Mertokusumo,¹⁹ kepastian hukum merupakan jaminan bahwa hukum tersebut dapat dijalankan dengan baik. Kepastian hukum ini menjadi keteraturan masyarakat berkaitan erat dengan kepastian itu sendiri karena esensi dari

¹⁷ Ellya Rosana, "*Hukum dan Perkembangan Masyarakat*", Jurnal TAPIs, Vol. 9, No. 1, Januari-Juni 2013, Hlm. 100.

¹⁸ Supriyono, "*Terciptanya Rasa Keadilan, Kepastian, dan Kemanfaatan dalam Kehidupan Masyarakat*", Jurnal Ilmiah FENOMENA, Vol. XIV, No. 2, November 2016, Hlm. 1570.

¹⁹ Sudikno Mertokusumo, *Penemuan Hukum*, Liberty, Yogyakarta, 2009, Hlm. 11.

keteraturan akan menyebabkan seseorang hidup secara berkepastian dalam melakukan kegiatan yang diperlukan dalam melakukan aktivitas kehidupan masyarakat itu sendiri. Selain keadilan dan kepastian, tujuan hukum yang lain adalah kemanfaatan. Kemanfaatan merupakan hal yang paling utama didalam sebuah tujuan hukum. Tujuan hukum bisa terlihat dalam fungsinya yaitu sebagai fungsi perlindungan kepentingan manusia.²⁰ Hal tersebut berlaku pula dalam kegiatan pengangkutan udara.

Meskipun angkutan udara telah menggunakan teknologi yang moderen, dan didukung kemajuan teknologi instalasi penunjang angkutan udara seperti bandar udara, lampu landasan serta telekomunikasi penerbangan, tidaklah berarti bahwa risiko terjadinya kecelakaan pesawat udara dapat dihilangkan sama sekali. Kecelakaan pesawat udara sering sekali terjadi baik kecelakaan kecil maupun kecelakaan besar yang menimbulkan kerugian yang besar pula. Namun, kemajuan teknologi penerbangan diakui telah mampu meningkatkan kenyamanan dan keselamatan penerbangan, tetapi tidak akan mampu menghilangkan risiko kecelakaan pesawat udara.²¹

Dari kecelakaan tersebut muncul kerugian menimbulkan konsekuensi hukum, yaitu tanggung jawab. Salah satu persoalan hukum yang paling utama yang timbul dalam kegiatan pengangkutan udara adalah masalah tanggung jawab pengangkut terhadap pihak-pihak yang mengalami kerugian yang disebabkan oleh

²⁰ Said Sampara dkk, *Pengantar Ilmu Hukum*, Total Media, Yogyakarta, 2011, Hlm. 40.

²¹ Muazzin, 2001, "*Tanggung Jawab Pengangkut Udara Terhadap Kerugian Penumpang dan Pihak Ketiga di Permukaan Bumi*", Kanun Jurnal Ilmu Hukum No. 29 Edisi Agustus 2001, Hlm. 403.

kecelakaan dalam rangka penyelenggaraan pengangkutan tersebut. Pada dasarnya pertanggung jawaban yang harus diberikan oleh pengangkut pesawat udara dalam rangka pengangkutan meliputi tanggung jawab terhadap pihak yang mempunyai hubungan hukum yaitu hubungan hukum dengan pihak pengangkut, seperti penumpang. Akan tetapi, kerugian itu dapat juga dialami oleh pihak ketiga yang tidak mempunyai hubungan hukum sebelumnya dengan pihak pengangkut. Kerugian pihak ketiga ini terjadi sebagai akibat dari tertimpa oleh pesawat udara atau oleh komponen pesawat udara yang mengalami kecelakaan.²²

Titik sentral setiap pembahasan mengenai tanggung jawab pengangkut pada umumnya adalah tentang prinsip tanggung jawab (*liability principle*) yang diterapkan. Penggunaan suatu prinsip tanggung jawab tertentu bergantung 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).²³

Menurut hukum perdata, dasar pertanggung jawaban dibagi menjadi dua macam, yaitu kesalahan dan risiko. Lalu tanggung jawab hukum sendiri muncul apabila salah satu pihak melakukan kesalahan dan kesalahan tersebut diakibatkan oleh wanprestasi maupun perbuatan melawan hukum. Abdulkadir Muhammad

²² *Ibid*

²³ Evita Karina Putri, “Tanggung Jawab Pengangkut Udara Terhadap Jatuhnya Pesawat Air Asia dengan Nomor Penerbangan QZ8501”, Tesis, Universitas Airlangga, Surabaya, 2015, Hlm. 25.

mengungkapkan mengenai teori tanggung jawab dalam perbuatan melanggar hukum (*tort liability*) yang dibagi menjadi beberapa teori, yaitu²⁴:

1. Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan dengan sengaja (*intentional tort liability*), tergugat harus sudah melakukan perbuatan sedemikian rupa sehingga merugikan penggugat atau mengetahui bahwa apa yang dilakukan tergugat akan mengakibatkan kerugian.
2. Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan karena kelalaian (*negligence tort liability*), didasarkan pada konsep kesalahan (*concept of fault*) yang berkaitan dengan moral dan hukum yang sudah bercampur baur (*interminglend*).
3. Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum tanpa mempersoalkan kesalahan (*strict liability*), didasarkan pada perbuatannya baik secara sengaja maupun tidak sengaja, artinya meskipun bukan kesalahannya tetap bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat perbuatannya.

Kemudian terdapat juga dua istilah yang menunjuk pada pertanggung jawaban dalam hukum internasional, yaitu *liability* dan *responsibility*. *Liability* merupakan istilah hukum yang luas yang menunjuk hampir semua karakter risiko atau tanggung jawab, yang pasti, yang bergantung atau yang mungkin meliputi semua karakter hak dan kewajiban secara aktual atau potensial seperti kerugian, ancaman, kejahatan, biaya atau kondisi yang menciptakan tugas untuk

²⁴Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perusahaan Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2010, Hlm. 503.

melaksanakan undang-undang. *Responsibility* berarti hal yang dapat dipertanggungjawabkan atas suatu kewajiban, dan termasuk putusan, keterampilan, kemampuan dan kecakapan meliputi juga kewajiban bertanggung jawab atas undang-undang yang dilaksanakan. Dalam pengertian dan penggunaan praktis, istilah *liability* menunjuk pada pertanggung jawaban hukum, yaitu tanggung gugat akibat kesalahan yang dilakukan oleh subyek hukum, sedangkan istilah *responsibility* menunjuk pada pertanggungjawaban politik.²⁵

Dengan demikian, setidaknya-tidaknya ada tiga prinsip atau teori mengenai tanggung jawab yang dikenal, ialah:²⁶

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

Prinsip ini terdapat pada pasal 1365 B.W. Pasal tersebut dikenal sebagai tindakan melawan hukum yang berlaku umum termasuk perusahaan penerbangan. Menurut pasal tersebut setiap perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian orang lain mewajibkan orang yang karena perbuatannya menimbulkan kerugian itu mengganti kerugian. Berdasarkan ketentuan tersebut setiap orang harus bertanggungjawab atas perbuatannya artinya apabila karena perbuatannya mengakibatkan kerugian orang lain, maka orang tersebut harus bertanggungjawab untuk membayar kerugian yang

²⁵ Ridwan H.R., *Hukum Administrasi Negara*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2006, hlm. 335-337.

²⁶ E. Saefullah Wiradipraja, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, Liberty, Yogyakarta, 2008, Hlm. 19.

diderita. Dalam prinsip ini penumpanglah yang harus membuktikan kesalahan dari perusahaan penerbangan.

2. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga (*rebuttable presumption of liability principle*)

Prinsip ini mempunyai arti bahwa pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas kerugian yang ditimbulkan pada penumpang atau ahli warisnya, karena penumpang luka atau tewas, atau bagasinya rusak atau hilang. Menurut prinsip tanggung jawab ini pengangkut udara dianggap bertanggung jawab jika terjadi kerugian yang dialami penumpang, tetapi pengangkut dapat menghindari tanggung jawab itu jika pengangkut sudah melakukan segala upaya untuk menghindari kerugian, atau kerugian itu terjadi karena ada unsur kelalaian penumpang sendiri.²⁷

3. Prinsip tanggung jawab mutlak (*no-fault liability, absolute atau strict liability principle*)

Prinsip ini merupakan kebalikan dari prinsip *presumption of liability*. Berdasarkan prinsip ini pengangkut bukan lagi dianggap bertanggung jawab tetapi dianggap selalu bertanggung jawab tanpa ada kemungkinan membebaskan diri.²⁸ Dalam prinsip ini pengangkut harus bertanggung jawab

²⁷ Prinsip “presumption of Liability” merupakan penafsiran dari Pasal 17, 20, 21 Konvensi Warsawa 1929: Pasal 17 yang menyatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena tewas, luka atau penderitaan badani lainnya yang dialami penumpang karena kecelakaan ketika penumpang dalam pesawat atau ketika embarkasi dan disembarkasi.

²⁸ Koeshardianto Nugroho, "*Tanggung Jawab Pengangkut Udara dalam Kasus Kecelakaan Lion Air di Solo*", Skripsi, Universitas Airlangga, 2005, Hlm. 26.

atas kerugian yang diderita konsumen tanpa harus membuktikan ada tidaknya kesalahan pada dirinya.

Dikarenakan adanya peraturan yang mengatur mengenai bagaimana bertindak didalam masyarakat, terciptalah suatu tanggung jawab akibat kerugian yang disebabkan oleh kecelakaan dalam kegiatan penerbangan. Hukum bertujuan untuk memberikan keadilan, kepastian, dan kemanfaatan agar masyarakat mendapatkan perlindungan.

F. Metode Penelitian

1. Metode Penelitian

Metode penelitian yang dilakukan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum normatif. Penelitian hukum normatif adalah metode penelitian yang mengacu pada norma-norma hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan dan putusan pengadilan²⁹, yang berkaitan dengan pengaturan penerbangan dan tanggung jawab akibat kerugian yang diderita pihak ketiga di permukaan bumi.

Penelitian hukum normatif (*Legal Research*) terdiri dari inventarisasi hukum positif, penemuan asas-asas dan dasar falsafah hukum positif, serta penemuan hukum *in concreto*. Penelitian hukum normatif yang dipakai dalam penelitian adalah penemuan hukum *in concreto*. Dalam penelitian ini, norma-norma hukum *in abstracto* diperlukan mutlak untuk berfungsi sebagai premisa

²⁹ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2004, Hlm. 14.

mayor, sedangkan fakta-fakta yang relevan dalam perkara (*Legal facts*) dipakai sebagai premisa minor. Melalui proses silogisme akan diperoleh sebuah konklusi, yaitu hukum *in concreto*, yang dimaksud.³⁰

2. Spesifikasi Penelitian

Penelitian ini termasuk kedalam Deskriptif Analisis, yaitu menggambarkan peraturan mengenai hukum udara yang berlaku saat ini. Dikaitkan pula dengan hukum udara internasional, serta hukum nasional yang berlaku saat ini di Indonesia. Kemudian juga dengan segala hukum dan praktek pelaksanaan hukum yang menyangkut dengan permasalahan yang akan diteliti.

3. Metode dan Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan secara studi kepustakaan, maka pembahasan dilakukan berdasarkan data sekunder, berupa:

- a. Bahan hukum primer, yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat dan terdiri dari: peraturan perundangan nasional maupun yang terkait mengenai tanggung jawab atas kerugian yang diderita pihak ketiga di permukaan bumi.
- b. Bahan hukum sekunder, yaitu bahan yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, seperti rancangan undang-undang, hasil-hasil penelitian, atau pendapat pakar hukum.

³⁰ Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2006, Hlm. 91-92.

- c. Bahan hukum tersier, yaitu bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, seperti kamus (hukum), ensiklopedia.³¹

4. Metode Analisis Data

Data dalam penelitian ini dikumpulkan dan diorganisasikan, serta diurutkan dalam suatu pola tertentu sehingga dapat ditemukan dan dirumuskan hal-hal yang sesuai dengan bahasan penelitian. Seluruh data ini dianalisa secara kualitatif, yaitu menginterpretasikan secara kualitas tentang pendapat atau tanggapan responden, kemudian menjelaskannya secara lengkap dan komprehensif mengenai berbagai aspek yang berkaitan dengan pokok persoalan yang ada dalam skripsi ini, serta penarikan kesimpulan dilakukan dengan menggunakan pendekatan deduktif-induktif.

³¹ Amiruddin dan Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2004, Hlm. 21-31