

Prinsip Tanggung Jawab Dalam Pengangkutan Udara Menurut Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Linda Lidia Imon

Dosen Fakultas Hukum Universitas Pembangunan Indonesia

Abstrak

Dalam Hukum Udara, salah satu persoalan hukum yang paling utama yang timbul dalam kegiatan pengangkutan udara adalah masalah tanggung jawab pengangkut terhadap pihak-pihak yang mengalami kerugian dalam rangka penyelenggaraan pengangkutan tersebut. Penulisan ini bertujuan untuk mengkaji tentang prinsip pertanggungjawaban yang diberikan oleh pengangkut udara terhadap penumpang dan barang, serta pengaturan tanggung jawab pengangkut menurut Undang-undang No. 1 Tahun 2009. Dengan menggunakan metode penelitian hukum Normatif, hasil penelitian menunjukkan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, juga kerugian yang diderita oleh pengirim kargo karena kargo yang dikirim hilang, musnah atau rusak berdasarkan Pasal 145 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009.

Kata kunci : Prinsip, Tanggung jawab, Undang-undang, Penerbangan

Pendahuluan

Lalulintas udara merupakan salah satu masalah yang selalu mendapat perhatian dari berbagai pihak terutama para ahli hukum, dimana apabila dikaitkan dengan terjadinya kecelakaan pesawat udara yang membawa korban penumpang seperti meninggal dunia, luka-luka atau kerusakan pada harta benda.

Dalam Hukum Udara, aspek-aspek yang berkaitan dengan penerbangan dan angkutan udara sangat menonjol, sehingga para ahli mengatakan bahwa hukum udara sebagai bagian dari ketentuan yang mengatur tentang pengangkutan dan kegiatan penerbangan di udara adalah merupakan suatu yang urgen untuk dikaji secara ilmiah.

Pada dasarnya pertanggungjawaban 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 dan kerugian atas harta benda atau barang.

Sejalan dengan itu secara formal pengaturan tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang diatur dalam Ordonansi Pengangkutan Udara Tahun 1939 dan Undang-undang tentang penerbangan yaitu Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992, yang kemudian diperbaharui dengan dikeluarkannya Undang-undang Nomor. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Ordonansi Pengangkutan Udara 1939, berlaku untuk angkutan udara domestik, tetapi sebagian besar dari pasal-pasal ordonansi ini diambil dari ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam Konvensi Warsawa Tahun 1929, yang merupakan konvensi internasional yang mengatur masalah tanggung jawab dalam pengangkutan udara.¹

Konvensi Warsawa atau Konvensi untuk Unifikasi Ketentuan-ketentuan Tertentu yang berhubungan dengan Pengangkutan Udara Internasional (*Convention for the Unification of Certain Rules to International Carriage by Air*) ditanda tangani di Warsawa pada tanggal 12 Oktober 1929 dan mulai berlaku sejak 13 Februari 1933, dimana konvensi ini merupakan perjanjian pertama dibidang hukum udara perdata.² Beberapa tambahan dan modifikasi dilakukan, namun sebagian besar merupakan salinan dari Konvensi Warsawa.³

¹ E. Suherman, *Hukum Udara Indonesia dan Internasional*, Alumni, Bandung 1993, hal. 9

² E. Saefullah Wiradipradja, *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, Liberti Yogyakarta, 1989, hal. 54

³ *Ibid*, hal. 150.

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

Dalam kegiatan pengangkutan udara niaga terdapat dua pihak, yakni pengangkut, dalam hal ini perusahaan atau maskapai penerbangan dan pihak pengguna jasa yaitu konsumen atau penumpang. Para pihak tersebut terikat dalam surat perjanjian yaitu perjanjian pengangkutan. Dalam hukum pengangkutan, kewajiban pengangkut antara lain mengangkut penumpang dan atau barang dengan aman, utuh dan selamat sampai tujuan, memberikan pelayanan yang baik, mengganti kerugian penumpang dalam hal adanya kerugian yang menimpa penumpang, memberangkatkan penumpang sesuai jadwal yang ditetapkan dan lain-lain sebagainya.

Dengan dikeluarkannya Undang-Undang No. 1 Tahun 2009, menampakkan bahwa transportasi udara dewasa ini sudah menjadi pilihan utama terhadap kelancaran perjalanan penumpang dan pengiriman barang. Dan hal inilah yang menjadi pendorong semakin banyaknya perusahaan-perusahaan penerbangan dan agen Kargo yang bermunculan. Sudah tentu dengan banyaknya fasilitas ini mengakibatkan terjadinya persaingan dalam bisnis ini dan dalam upaya mendapatkan perhatian dari masyarakat pengguna jasa angkutan udara.

Prinsip-prinsip Umum Tanggung Jawab Pengangkut

Masalah tanggung jawab senantiasa menarik untuk dibicarakan, terlebih dalam kaitan dengan lapangan hukum. Demikian halnya dengan masalah tanggung jawab dalam Hukum Udara Internasional yang merupakan suatu hal yang penting sebagai bentuk perlindungan bagi pemakai jasa angkutan udara ini.

Sejak awal penggunaan transportasi udara sebagai alat angkut komersil, tentang tanggung jawab pengangkut ini telah diatur melalui konvensi internasional yaitu Konvensi Warsawa. Konvensi ini juga mengatur tentang Kargo.

Adanya peningkatan penggunaan angkutan udara sebagai alat angkutan barang, maka telah dilakukan berbagai penyempurnaan melalui konvensi dan protokol-protokol berikutnya mengenai pengaturan barang/Kargo ini. Demikian halnya dengan prinsip-prinsip dan sistem-sistem pertanggungjawaban yang diatur secara internasional.

Pada bagian ini akan penulis kemukakan prinsip-prinsip dan sistem-sistem pertanggungjawaban yang diakui secara internasional. Dalam Hukum Udara Internasional dikenal prinsip-prinsip pokok mengenai tanggung jawab sebagai berikut :⁴

a. Prinsip "*presumption of liability*"

Berdasarkan prinsip ini pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Baik itu kerugian yang diderita oleh penumpang, karena penumpang luka atau tewas, atau bagasinya rusak, hilang atau terlambat datang, maupun kerugian pengirim barang atas barang kirimannya. Tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti kerugian itu. Yang dimaksud dengan "tidak bersalah" adalah tidak melakukan kelalaian, telah berupaya melakukan tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian, atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu, tidak bisa dihindari. Beban pembuktian ada pada pihak pengangkut, bukan pada pihak yang dirugikan.

b. Prinsip "*limitation of liability*"

Menurut prinsip ini tanggung jawab pengangkut dibatasi sampai suatu jumlah tertentu. Prinsip ini merupakan imbalan bagi prinsip "*presumption of liability*". Hal ini mendorong pengangkut menyelesaikan tuntutan ganti rugi dengan jalan damai. Untuk mencapai tujuan itu limit tanggung jawab ganti rugi tidak boleh terlalu rendah dan tidak

⁴ E. Suherman, SH. Op-Cit, Hal. 120.

boleh terlalu tinggi.

c. Prinsip "*absolute liability*"

Berdasarkan prinsip ini pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian, unsur kesalahan tak perlu dipersoalkan. Jadi pengangkut bukan lagi dianggap bertanggung jawab, tetapi adalah selalu bertanggungjawab tanpa ada kemungkinan membebaskan diri. Kecuali dalam satu hal, yaitu kalau yang dirugikan bersalah atau turut bersalah dalam timbulnya kerugian pada dirinya.

Konvensi Warsawa merupakan konvensi induk yang mengatur keseragaman dan resim hukum tanggung jawab perusahaan penerbangan sebagai pengangkut apabila penumpang meninggal dunia, luka, cacat tetap maupun sementara, barang hilang atau musnah, rusak sebagian atau seluruhnya atau barang tidak dapat digunakan sebagaimana mestinya yang disebabkan oleh kecelakaan pesawat udara.⁵

a. Tanggung jawab untuk penumpang

Dalam Konvensi Warsawa Prinsip *presumption of liability* dikombinasikan dengan prinsip *limitation of liability*. Penumpang atau ahli waris cukup menunjukkan bahwa kerugian yang diderita timbul karena suatu kejadian yang terjadi selama penerbangan.⁶

Jadi anak atau isteri atau orang tua seorang penumpang yang tewas ataupun mengalami luka-luka dapat menuntut ganti rugi kepada pengangkut sebesar suatu jumlah yang pantas sebagai ganti dari nafkah yang hilang karena kematian tersebut.

Perjanjian Warsawa tidak menentukan bagaimana cara menghitung besarnya ganti rugi sehingga hal tersebut terserah pada hakim dari pengadilan di negara mana tuntutan diajukan. Hanya saja besarnya ganti rugi dibatasi sampai jumlah 125.000 gold franc, kira-kira 10.000 Dolar Amerika Serikat, sesuai Pasal. 22 Konvensi Warsawa. Jadi bila besar ganti rugi yang dituntut dibawah limit yang ditetapkan maka ganti rugi dibayar penuh. Bila jumlah ganti rugi yang dituntut melebihi limit maka ganti rugi yang harus di bayar oleh pengangkut terbatas sampai limit

b. Tanggung jawab untuk barang

Tanggung jawab untuk barang menurut Konvensi Warsawa tetap menggunakan sistem yang sama dengan sistem tanggung jawab untuk penumpang. Dengan satu perbedaan penting yaitu adanya ketentuan bahwa untuk barang, pengangkut bisa membebaskan diri dari tanggung jawab kalau kerugian ditimbulkan karena suatu kekeliruan pengemudian, pada "*handling*" pesawat terbang atau pada navigasi asal saja dalam semua hal lain is telah mengambil tindakan yang diperlukan untuk menghindarkan timbulnya kerugian.

Persyaratan tentang kapan pengangkut udara bertanggung jawab atas kargo ini diatur dalam pasal 18 konvensi Warsawa 1929. Dalam pasal 18 ini memuat beberapa ayat yang mengatur mengenai hal tersebut yaitu:

Pasal 18 (1) "Berdasarkan pasal ini, menyebutkan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat kemusnahan, kehilangan atau kerusakan bagasi tercatat atau Kargo jika peristiwa yang menjadi penyebab kerugian itu terjadi selama berlangsungnya pengangkutan udara."

Pasal 18 (2) "Pengangkutan udara itu berlangsung selama bagasi atau Kargo tersebut berada dalam pengawasan pengangkut, baik itu pada saat berada di airport, ataupun dalam pesawat udara, atau di tempat lain dalam keadaan pendaratan di luar pelabuhan udara (Keadaan ini termasuk juga dalam situasi darurat)."

Menurut ketentuan pasal 18 ini, tidak terdapat kesepakatan tentang waktu yang pasti kapan pengangkut bertanggungjawab terhadap Kargo itu. Sehingga timbul 2 macam penafsiran mengenai hal ini yaitu penafsiran yang sempit dan penafsiran yang luas.

⁵ H. K. Martono, *Hukum Angkutan Udara*, Rajawali Pers, Jakarta, 2010, hal. 233

⁶ E. Suherman, SH, *Op-Cit*, Hal. 121-122.

1) Penafsiran sempit

Penafsiran sempit ini menyatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab selama Kargo benar-benar dan secara nyata berada dalam pengawasan pengangkut atau dikatakan actual control. Dan begitu Kargo tersebut diserahkan kepada pejabat bea cukai atau pejabat lain, maka jangka waktu tanggung jawab pengangkutan berakhir.

2) Penafsiran luas

Berdasarkan penafsiran secara luas ini, maka pengawasan terhadap Kargo ini bukanlah secara fisik atau nyata, akan tetapi diartikan sebagai pengawasan secara hukum. Dalam hal ini maka Kargo atau bagasi dianggap berada dalam pengawasan pengangkut yaitu sejak kargo atau bagasi tersebut diserahkan kepada pengangkut oleh pengirim sampai saat bagasi tersebut diserahkan oleh pengangkut kepada penerima kargo tersebut.

Dari kedua penafsiran tersebut diatas, maka yang penulis anggap sesuai untuk masa sekarang ini adalah penafsiran yang kedua. Limit ganti rugi untuk barang dalam Konvensi ini ditentukan sebesar 250 gold franc setiap kilogram, limit ini tidak berlaku bila pada waktu pengirim menyerahkan barangnya pada pengangkut untuk diangkut, ia membuat suatu pernyataan khusus mengenai nilai barang di tempat tujuan dan bila perlu membayar suatu biaya tambahan.

Dalam hal demikian pengangkut wajib membayar sampai jumlah yang dinyatakan, kecuali kalau pengangkut dapat membuktikan bahwa nilai yang dinyatakan itu melebihi nilai sebenarnya pada waktu penyerahan di tempat tujuan ketentuan lain yang dapat membebaskan pengangkut dan tanggung jawab, yaitu apabila penerima barang tidak melaporkan kerusakan pada barang dalam waktu 7 hari setelah barang diterima, dengan suatu laporan tertulis pada surat muatan udara atau dengan surat tersendiri.

c. Tanggung jawab untuk kelambatan

Konvensi warsawa dalam pasal 19 menetapkan bahwa bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan oleh kelambatan dalam pengangkutan penumpang, bagasi atau barang melalui udara.

Dalam konvensi ini tidak ditetapkan limit ganti rugi untuk kerugian yang disebabkan oleh kelambatan juga tidak mengatur kerugian apakah yang dapat digolongkan sebagai kerugian karena kelambatan.

Protokol Guatemala menjawab kelemahan konvensi ini dengan menetapkan prinsip *limitation of liability*, baik untuk penumpang, barang maupun bagasi, dalam hal terjadinya kelambatan. Limit untuk kelambatan juga ditegaskan yaitu: 62.500 gold franc untuk penumpang, 15.000 gold franc untuk bagasi dan 250 gold franc per kilogram untuk barang.

Dan uraian di atas jelas bahwa prinsip tanggung jawab yang diterapkan dalam Konvensi Warsawa 1929, adalah *presumption of liability* dan *limitation of liability*. Prinsip ini berlaku bagi segala macam pengangkutan, yaitu penumpang, bagasi dan kargo.⁷

Berdasarkan pada prinsip ini, maka menurut Konvensi Warsawa yang bertanggung jawab adalah pihak pengangkut. Pengangkut adalah setiap pihak yang mengadakan perjanjian angkutan dengan pihak penumpang atau pengirim/penerima barang, perjanjian mana dapat dibuktikan dengan dokumen barang.⁸ Dalam hal terjadinya kerugian, maka yang berhak menerima ganti rugi adalah penumpang atau ahli waris/wedya, pengirim barang dan penerima barang.

Akan tetapi penerapan prinsip *presumption of liability* ini dalam hal pengangkutan udara menimbulkan banyak masalah antara lain :

- 1) Penerapan prinsip ini menyebabkan lamanya proses berperkara. Hal ini adalah karena dalam usahanya untuk membebaskan diri dari tanggung jawab, pengangkut akan berusaha untuk membuktikan bahwa kecelakaan atau kerugian itu bukan disebabkan oleh kesalahannya. Padahal sudah umum diketahui bahwa untuk menemukan secara

⁷ E. Saefullah WIradipradja, SH, LL, M. op-cit. Hal. 29.

⁸ E. Suherman, SH. Wilayah Udara dan wilayah Dirgantara. Penerbit Alumni Bandung, 1984 hal. 180.

pasti sebab-sebab kecelakaan pesawat udara, terutama bila pesawat jatuh dan hancur, sangat sulit. Suatu ciri yang khas dalam peristiwa jatuhnya pesawat bahwa bukti-bukti yang dapat menunjukkan sebab-sebab kecelakaan sering hancur dan saksi-saksi meninggal dunia.

- 2) Biaya perkara dan biaya-biaya lainnya yang harus dikeluarkan oleh pihak korban sangat besar, terutama bila proses berperkara tersebut memakan waktu yang lama.
- 3) Sementara itu, kemungkinan bagi pihak korban untuk memperoleh santunan masih belum pasti sebab pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab dengan membuktikan bahwa kerugian atau kecelakaan tersebut bukanlah akibat kesalahannya.⁹

Dengan melihat dari beberapa kenyataan diatas, maka oleh negara-negara diupayakan untuk mengadakan perubahan terhadap prinsip yang dianut oleh Konvensi Warsawa ini. Selanjutnya dengan adanya Protokol dan Konvensi yang mengadakan perubahan-perubahan terhadap Konvensi Warsawa 1929. Protokol Montreal No. 4 tahun 1975 telah mengadakan perubahan yang sangat penting dan memberlakukan prinsip tanggung jawab mutlak bagi pengangkut udara dalam hal terjadinya kecelakaan atau kerugian. Dengan demikian maka batas tanggung jawab pengangkut tidak dapat dilampaui (*unbreakable limit*) dalam keadaan apapun, sebagai imbalan atas diberlakukannya prinsip tanggung jawab mutlak.

Tujuan Protokol ini adalah diterapkannya prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute liability*) dalam pengangkutan udara. Protokol ini juga memberikan hak-hak pembelaan diri dari tanggung jawab, yaitu jika pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian atau kerusakan itu memang telah ada sebelumnya, serta beberapa pengecualian lain yang juga ditetapkan dalam Protokol ini.

1. Tanggung Jawab Pengangkut Udara Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009

Untuk menyelenggarakan pengangkutan udara, lebih dahulu harus ada perjanjian antara pengangkut dengan penumpang. Perjanjian pengangkutan adalah persetujuan dengan mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan penumpang dari satu tempat ke tempat tujuan tertentu dan penumpang mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan. Tiket penumpang dan/atau surat muatan udara merupakan tanda bukti telah disepakati perjanjian pengangkutan dan pembayaran biaya angkutan. Sebagai surat bukti, pada tiket tersebut tertera tanggal pengeluarannya dan tanda tangan pengangkut atau orang yang mewakilinya.

Perjanjian sudah terjadi dan mengikat sejak tanggal pengeluarannya itu. Sejak tanggal tersebut maka masing-masing pihak, terikat untuk melaksanakan kewajibannya dan juga menerima haknya dimana pengangkut berkewajiban untuk menyelenggarakan pengangkutan dan berhak atas biaya angkutan dan penumpang/pengirim barang berkewajiban untuk membayar biaya angkutan dan berhak atas penyelenggaraan pengangkutan.

Undang-undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, diatur tanggung jawab pengangkutan terhadap penumpang, dan/atau pengirim kargo dalam Pasal. 141 sampai dengan Pasal. 149.

Undang-undang No. 1 Tahun 2009 menerapkan konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah (*presumption of liability consept*) seperti halnya yang berlaku pada Konvensi Warsawa 1929 dan konsep tanggung jawab atas dasar kesalahan (*base on fault liability*), khususnya mengenai bagasi cabin (*cabin baggage*).

Hal ini terbukti dari ketentuan Pasal 141 ayat (1) Undang-undang No. 1 Tahun 2009 yang mengatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap misalnya kehilangan atau menyebabkan tidak berfungsinya salah satu anggota badan atau yang mempengaruhi aktivitas secara normal seperti hilangnya tangan, kaki atau mata yang diakibatkan kejadian angkutan udara didalam pesawat udara dan/atau naik turun pesawat udara, kerugian yang diderita penumpang karena bagasi tercatat hilang, musnah atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut sesuai dengan ketentuan Pasal 144 Undang-undang Nomor. 1 Tahun

⁹ E. Saefullah , op-cit. Hal. 55-56.

2009, kerugian yang diderita oleh pengirim kargo karena kargo yang dikirim hilang, musnah atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama kargo berada dalam pengawasan pengangkut berdasarkan Pasal 145 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009.

Berdasarkan ketentuan sebagaimana disebutkan dalam Pasal 141 ayat (1), Pasal 144 dan Pasal 145 Undang-Undang No 1 Tahun 2009 tersebut, pengangkut secara otomatis bertanggung jawab tanpa dibuktikan dulu, sehingga pengangkut berhak menikmati batas ganti kerugian yang ditetapkan dalam Undang-Undang No. 1 Tahun 2009, namun demikian menurut Pasal 141 ayat (2), batas ganti kerugian tersebut tidak dapat dinikmati oleh pengangkut bilamana kerugian tersebut timbul karena sengaja atau kesalahan dari pengangkut atau orang yang dipekerjakannya, sehingga ahli waris atau korban dapat melakukan tuntutan ke pengadilan untuk mendapatkan ganti kerugian tambahan selain ganti kerugian yang ditetapkan (*unlimited liability principle*) sesuai dengan Pasal 141 ayat (3) Undang-Undang No. 1 Tahun 2009.

Bukti lain berlakunya konsep praduga bersalah (*presumption of liability*) dalam Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 adalah kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi dan kargo. Dikatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional (beban pembuktian terbalik).¹⁰

Dalam hal pengangkut dapat membuktikan bahwa kelambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional, maka pengangkut bebas tanggung jawab terhadap kerugian yang diderita karena keterlambatan pada penumpang, bagasi dan kargo. Menurut Undang-Undang No. 1 Tahun 2009, pada prinsipnya pengangkut bertanggung jawab terhadap penumpang korban kecelakaan pesawat udara apabila terjadi kematian, luka atau barang musnah, hilang atau rusak, kelambatan dan tanggung jawab terhadap pihak ketiga. Sistem tanggung jawab yang berlaku dalam Undang-undang ini adalah prinsip *Presumption of liability, based on fault, dan absolute liability*.¹¹

Kesimpulan

1. Prinsip-prinsip dan sistem-sistem pertanggungjawaban yang diakui secara internasional, sebagaimana yang berlaku dalam Hukum Udara Internasional yakni: 1. Prinsip *presumption of liability*, menurut prinsip ini jika pengangkut dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti kerugian itu. 2. Prinsip *limitation of liability*, dimana tanggung jawab pengangkut dibatasi sampai suatu jumlah tertentu. 3. Prinsip *absolute liability*, dimana pengangkut harus selalu bertanggungjawab tanpa ada kemungkinan membebaskan diri.
2. Pasal.141 ayat (1) Undang-undang No. 1 Tahun 2009 yang mengatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap. Pengangkut juga bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim kargo karena kargo yang dikirim hilang, musnah atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama kargo berada dalam pengawasan pengangkut berdasarkan Pasal 145 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009.

¹⁰ Pasal. 146 UURI No. 1 Tahun 2009, Beban Pembuktian Terbalik (reverse burden of proof).

¹¹ Martono K, SJH, LL.M. Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional. Penerbit Mandar Maju Bandung, 1995. hal. 7.

Daftar Pustaka

- Abdurrasyid Priyatna, *Kedaulatan Negara di Ruang Udara*, Pusat Penelitian Hukum Angkasa (Air & Space Law Centre), Jakarta, 1972.
- Kantaatmadja Mieke Komar., *Hukum Angkasa dan Perkembangannya*, Remadja Karya CV, Bandung, 1998.
- Martono. K, *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*, Buku Kedua, Mandar Maju, Bandung, 1995
- , *Hukum Angkutan Udara*, Berdasarkan UU RI No. 1 Tahun 2009, Rajawali Pers, 2010
- Muhammad Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991
- Saefullah Wiradipradja, *Tanggung jawab dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, Liberty, Yogyakarta, 1989
- Suherman E., *Hukum Udara Indonesia dan Internasional*, Alumni, Bandung, 1983.
- , *Wilayah Udara dan Wilayah Dirgantara*, Alumni, Bandung, 1984.
- Verschoor I.H.Ph. Diederiks, *Hukum Udara dan Hukum Ruang Angkasa*, Sinar Grafika, Jakarta, 1991
- Wiradipradja. E. Saefullah., *Tanggung jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, Liberty Yogyakarta, 1989.

Sumber lain :

- Undang-Undang RI No. 1 Tahun. 2009 tentang Penerbangan