

TINJAUAN HUKUM TERHADAP PRINSIP-PRINSIP TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT DALAM ANGKUTAN UDARA

Amad Sudiro*

ABSTRACT

The application of transporter's liability principles in Air Law, either for the passenger, checked baggage or cabin/hand baggage depends much upon the relevant or existing regulations to them. Presumption of liability or strict liability which is combined with limitation of liability is for passenger and checked baggage, while presumption of non-liability or liability principle based in fault which is combined with limitation liability is for cabin/hand baggage.

Kata Kunci: Angkutan Udara, Pinsip Tanggung jawab.

I. PENDAHULUAN

Salah satu hal yang terpenting dalam setiap pembahasan mengenai tanggung jawab pengangkutan adalah tentang prinsip-prinsip tanggung jawab (*liability principles*) yang diterapkan. Penggunaan suatu prinsip tanggung jawab tertentu bergantung kepada keadaan tertentu, baik ditinjau secara makro (sesuai dengan perkembangan masyarakat); maupun secara mikro (sesuai dengan dunia angkutan yang bersangkutan, baik darat, laut maupun udara). Karena itu untuk mengetahui batas-batas tanggung jawab pengangkut, dikenal adanya prinsip-prinsip tanggung jawab. Ada 5 (lima) prinsip tanggung jawab pengangkut, yaitu sebagai berikut:

1. Prinsip tanggung jawab berdasarkan adanya unsur kesalahan (*liability based on fault principle*).
2. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga bahwa pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab (*presumption of liability principle*).
3. Prinsip tanggung jawab mutlak (*Strict liability principle*).
4. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga bahwa pengangkut dianggap selalu tidak bertanggung jawab (*presumption of non-liability principle*).

* Staf pengajar Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara Jakarta.

5. Prinsip pembatasan tanggung jawab (*limitation of liability principle*) (Muhammad, 1991: 32).

Dalam tulisan ini, penulis ingin menunjukkan perbedaan pokok dari kelima prinsip tanggung jawab pengangkut tersebut di atas dan penerapannya, khususnya dalam hubungan antara prinsip tanggung jawab dengan sistem ganti rugi untuk kerugian yang ditimbulkan dalam pengangkutan udara.

II. PERMASALAHAN

Dalam pengangkutan udara dikenal ada tiga macam hal yang diangkut, yaitu orang, barang bagasi tercatat, dan barang bagasi tangan. Ketika timbul kerugian, baik mengenai salah satu hal yang diangkut maupun ketiganya, pengangkut dipandang sebagai pihak yang bertanggungjawab untuk mengganti kerugian tersebut. Namun dalam proses penyelesaiannya sering mengalami kesulitan mengenai prinsip tanggung jawab apa yang dapat dikenakan kepada pengangkut. Apakah semua kerugian dapat diterapkan prinsip tanggung jawab yang sama atau masing-masing kerugian atas hal yang diangkut mempunyai prinsip tanggung jawab yang berbeda?

Dengan menyetengahkan dan mengkaji jenis kerugian dan prinsip tanggung jawab yang dapat dikenakan kepada pengangkut akan diperoleh kejelasan dan membantu kemudahan proses penyelesaian ganti rugi. Ini penting, karena secara hukum masih terdapat kelemahan, mengingat tidak dinyatakan secara eksplisit mengenai hal tersebut. Melihat kenyataan seperti itu, dalam penerapan tanggung jawab pengangkut dalam angkutan udara mengalami kesulitan atau mengalami kerancuan dalam praktik. Karena itu perlu dilakukan pengkajian mengenai hal itu.

Dengan demikian diharapkan dapat ditemukan sistem tanggung jawab pengangkut yang sesuai untuk diterapkan dalam peraturan perundang-undangan tentang pengangkutan udara domestik dalam rangka perkembangan atau pembaruan peraturan angkutan udara nasional. Dengan demikian juga diharapkan dapat ditemukan sistem tanggung jawab pengangkut yang sesuai untuk diterapkan dalam peraturan perundang-undangan tentang pengangkutan udara domestik dalam rangka perkembangan atau pembaruan peraturan angkutan udara nasional.

III. PEMBAHASAN

A. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Adanya Unsur Kesalahan (*Liability Based on Fault Principle*)

Di Indonesia prinsip ini terdapat dalam Pasal 1365 Kitab Undang-undang Hukum Perdata (K.U.H.Perdata) yang menyatakan "tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada seorang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut". Pasal tersebut dikenal dengan sebutan pasal perbuatan melawan hukum atau pasal tentang prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan. Penuntutan tanggung jawab pengangkut berdasarkan ini harus memenuhi beberapa unsur, sebagai berikut:

1. Adanya perbuatan melawan hukum dari pengangkut;
2. Perbuatan itu dapat disalahkan;
3. Kerugian yang ditimbulkan akibat kesalahan tersebut.

Selain itu prinsip berdasarkan kesalahan masih menganut prinsip secara tradisional, yang mengandung 2 (dua) aspek, yaitu :

1. Adil jika orang yang menyebabkan kerugian pihak lain diwajibkan untuk memberi ganti kerugian terhadap korbannya.
2. Adil jika orang yang menyebabkan kerugian pihak lain tanpa kesalahannya tidak perlu memberi ganti kerugian.

Pengertian perbuatan melawan hukum ini sejak ada putusan Hoge Raad Belanda tanggal 31 Januari 1919 telah mengalami perluasan arti. Semula perbuatan hukum diartikan perbuatan yang hanya bertentangan dengan kewajiban hukum pembuat undang-undang yang diatur dalam undang-undang, kemudian menjadi perbuatan yang melanggar hak orang lain atau bertentangan dengan kepatutan yang terdapat dalam masyarakat atau bertentangan dengan kesusilaan yang baik (Suherman, 1992: 4). Penafsiran tersebut terlalu luas, sehingga dalam bidang angkutan, pelanggaran peraturan lalu lintas oleh pengangkut atau pegawainya juga merupakan perbuatan melawan hukum.

Salah satu hal yang penting dalam prinsip tanggung jawab berdasarkan adanya unsur kesalahan adalah masalah beban pembuktian. Pada tanggung jawab ini, setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan sehingga menimbulkan kerugian terhadap pengguna jasa angkutan, bertanggung jawab untuk membayar ganti kerugian yang diakibatkan karena kesalahannya. Dalam hal ini beban

TINJAUAN HUKUM TERHADAP PRINSIP-PRINSIP TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT DALAM ANGKUTAN UDARA

pembuktian ada pada pihak yang dirugikan (penggugat), sehingga pihak pengguna jasa angkutan harus dapat membuktikan bahwa kerugiannya diakibatkan oleh kesalahan/perbuatan melawan hukum pihak pengangkut (tergugat). Apabila penggugat gagal atau tidak dapat membuktikan hal tersebut maka tuntutananya menjadi batal/tidak dapat diterima (Wiradipradja 1989: 26). Ini berarti pengangkut tidak bertanggung jawab atas suatu kerugian atau kecelakaan tanpa adanya bukti yang diajukan korban/penggugat bahwa pengangkut bersalah.

Sampai saat ini adanya unsur kesalahan sebagai dasar dari adanya tanggung jawab keperdataan merupakan ketentuan yang berlaku umum dan mendominasi sistem ganti kerugian. Namun dalam hukum angkutan udara internasional yaitu Konvensi Warsawa tahun 1929 maupun hukum udara nasional yaitu Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU) atau *Luchtvervoer Ordonantie Staatsblad* No.100 Tahun 1939 (masih berlaku berdasarkan Ketentuan Peralihan Pasal 74 Undang-undang No.15 Tahun 1992), dan Undang-undang No.15 Tahun 1992, serta Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995, prinsip ini biasanya tidak digunakan lagi, kecuali jika melihat bunyi Pasal 44 ayat (2) Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 yaitu khusus yang mengatur mengenai batas tanggung jawab pengangkut terhadap bagasi kabin/bagasi tangan. Menurut penulis, hal ini adalah baik karena dalam angkutan udara sebagai pengguna jasa angkutan yang awam tentang angkutan udara adalah sulit untuk membuktikan bahwa suatu pengangkutan telah melakukan kesalahan dalam penerbangannya itu sehingga mengakibatkan kerugian terhadap pengguna jasa angkutan udara tersebut. Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan, pada dasarnya meletakkan kedudukan pengangkut/tergugat dan pengguna jasa angkutan/penggugat dalam posisi yang sama/sejajar.

B. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan atas Praduga bahwa Pengangkut Dianggap Selalu Bertanggung Jawab (*Presumption of Liability Principle*)

Menurut prinsip ini pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Namun jika pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah maka dapat dibebaskan dari kewajiban membayar ganti kerugian. Pengertian "tidak bersalah" di sini adalah pengangkut tidak melakukan kesalahan/kelalaian atau telah mengambil semua tindakan yang

perlu untuk menghindari kerugian atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin dihindari (Suherman, 1967: 18). Dalam prinsip tanggung jawab ini beban pembuktian ada pada pihak pengangkut (tergugat). Pihak yang dirugikan/pengguna jasa angkutan cukup menunjukkan adanya kerugian yang diderita selama dalam pengangkutan yang di selenggarakan oleh pengangkut. Karena itu tidak ada suatu keharusan bagi pihak pengguna jasa angkutan untuk membuktikan ada atau tidaknya kesalahan/kelalaian dari pihak pengangkut atau pegawainya. Dengan demikian prinsip tanggung jawab ini mempunyai 4 (empat) variasi, yaitu sebagai berikut:

1. Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab kalau ia dapat membuktikan bahwa kerugian ditimbulkan oleh hal-hal diluar kekuasaannya.
2. Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab, jika ia dapat membuktikan bahwa ia telah mengambil suatu tindakan yang diperlukan untuk menghindarkan timbulnya kerugian.
3. Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab apabila ia dapat membuktikan bahwa kerugian yang timbul bukan karena kesalahannya.
4. Pengangkut tidak bertanggung jawab, jika kerugian itu ditimbulkan oleh kesalahan/kelalaian penumpang sendiri atau karena kualitas/mutu barang yang diangkut tidak baik.

Menurut penulis, prinsip ini memberi perlindungan lebih baik pada pengguna jasa angkutan daripada prinsip "Based on fault", karena pihak pengguna jasa angkutan tidak perlu lagi membuktikan bahwa ada unsur kesalahan pada pihak pengangkut. Hal ini cukup logis karena akan lebih mudah bagi pengangkut untuk membuktikan bahwa pihaknya tidak bersalah, daripada korban atau pengguna jasa angkutan harus membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan karena kesalahan pengangkut. Meskipun demikian, sehubungan dengan keawaman pihak konsumen atau pengguna jasa angkutan, dapat dikatakan prinsip ini masih belum memberikan perlindungan sepenuhnya bagi pengguna jasa angkutan. Hal ini dapat terlihat dalam Pasal 17, Pasal 18 ayat (1), dan Pasal 19 jo. Pasal 20 Konvensi Warsawa Tahun 1929 atau Pasal 24, Pasal 25, dan Pasal 28 jo. Pasal 29 Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU) No.100 Tahun 1939.

C. Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (*Strict Liability Principle*)

TINJAUAN HUKUM TERHADAP PRINSIP-PRINSIP TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT DALAM ANGKUTAN UDARA

Secara umum istilah tanggung jawab mutlak adalah tanggung jawab yang berlaku mutlak, tanpa ada kemungkinan membebaskan diri, kecuali dalam hal kerugian yang disebabkan atau turut disebabkan oleh pihak yang menderita kerugian sendiri (Suwardi, 1991: 45). Dengan demikian dapat dikatakan sebagai tanggung jawab tanpa keharusan adanya kesalahan/kelalaian.

Para pakar secara teoritis sering membedakan istilah *strict liability* dengan istilah *absolute liability*. Menurut E. Saefullah Wiradipradja (Wiradipradja, 1989: 51), *strict liability* adalah prinsip tanggung jawab yang menetapkan kesalahan tidak sebagai faktor yang menentukan, akan tetapi ada pengecualian-pengecualian yang memungkinkan untuk dibebaskan dari tanggung jawab, misalnya dalam keadaan "*force majeure*", sedangkan *absolute liability* adalah prinsip tanggung jawab tanpa kesalahan dan tidak ada pengecualiannya.

Pakar lain menyatakan bahwa perbedaan antara *strict liability* dengan *absolute liability* adalah pada ada atau tidaknya hubungan kausalitas antara orang yang melakukan kesalahan. Pada *strict liability* hubungan kausalitas itu ada sedangkan dalam *absolute liability* hal tersebut tidak ada. Karena itu pada *absolute liability* tidak ada kemungkinan pihak pengangkut untuk menghindar dari tanggung jawab karena siapapun dapat bertanggung jawab, tidak perlu orang yang langsung melakukan kesalahan itu sendiri (Wiradipradja, 1989: 53). Meskipun demikian banyak pula pakar yang menyatakan bahwa tidak ada perbedaan antara *strict liability* dengan *absolute liability* (Suherman, 1984: 77)

Prinsip tanggung jawab mutlak ini merupakan prinsip tanggung jawab angkutan udara yang terdapat dalam Protokol Guatemala Tahun 1971, yang merupakan pengganti dari Pasal 17 Konvensi Warsawa Tahun 1929 menjadi Pasal 17 ayat (1) baru yang merupakan penghapusan ketentuan pembebasan tanggung jawab pengangkut berdasarkan Pasal 20 ayat (1) Konvensi Warsawa Tahun 1929, yang menyatakan "pengangkut tidak bertanggung jawab jika dia dan para pegawainya telah mengambil semua tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian, kecuali dalam hal keterlambatan". Hal ini berarti prinsip tanggung jawab pengangkut udara tersebut menjadi mutlak dan tidak ada kemungkinan untuk bebas.

Demikian pula Pasal 43 ayat (1) Undang-undang No.15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, menyebutkan:

"Perusahaan angkutan udara yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga bertanggung jawab atas:

- a. Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
- b. Musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut;
- c. Keterlambatan angkutan penumpang dan atau barang yang diangkut apabila terbukti hal tersebut merupakan kesalahan pengangkut".

Uraian pasal tersebut dapat ditafsirkan bahwa prinsip tanggung jawab pengangkut udara yang digunakan di Indonesia sejak diberlakukannya Undang-undang tersebut adalah tanggung jawab mutlak karena tidak diperlukan pembuktian, kecuali dalam hal keterlambatan.

Prinsip tanggung jawab mutlak ini merupakan prinsip yang melindungi dan menguntungkan pengguna jasa angkutan karena pengangkut wajib memberikan ganti kerugian pada korban/pengguna jasa angkutan tanpa mempermasalahkan apakah pengangkut telah melakukan kesalahan/kelalaian. Hal ini merupakan suatu hal yang layak diterima pengguna jasa angkutan dalam upaya pengangkut menjamin keselamatan pengguna jasa angkutan udara yang berisiko tinggi.

Selain menguntungkan pengguna jasa angkutan, prinsip ini sesungguhnya juga menguntungkan pengangkut, karena dengan adanya prinsip tanggung jawab mutlak maka tidak perlu penyelesaian perkara melalui pengadilan yang akan memakan waktu lama dan memerlukan biaya yang tinggi. Jadi prinsip tanggung jawab ini lebih efisien dalam penerapan penyelesaian masalah.

D. Prinsip Tanggung Jawab berdasarkan atas Praduga bahwa Pengangkut Dianggap Selalu Tidak Bertanggung Jawab (*Presumption of non-Liability Principle*)

Pada prinsip tanggung jawab ini, pihak pengangkut dianggap selalu tidak bertanggung jawab untuk kerugian yang dialami penumpang/pengguna jasa angkutan terhadap bagasi tangan (*hand baggage*), yaitu barang-barang yang dibawa oleh dan berada di bawah pengawasan penumpang/pengguna jasa angkutan sendiri. Dalam hal ini beban pembuktian adanya tanggung jawab pengangkut terletak pada penumpang/pengguna jasa angkutan, sehingga pengangkut baru bertanggung jawab kalau memang ada kesalahan dari pihak pengangkut sendiri (Kantaatmadja, 1984: 20).

Konvensi Warsawa tahun 1929 dan Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU) No.100 Tahun 1939 menggunakan prinsip tanggung jawab "*presumption of non-liability*", terhadap bagasi tangan, sebagaimana

TINJAUAN HUKUM TERHADAP PRINSIP-PRINSIP TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT DALAM ANGKUTAN UDARA

terdapat dalam Pasal 6 jo Pasal 30 Konvensi Warsawa Tahun 1929 dan Pasal 6 jo Pasal 31 Ordonansi Pengangkutan Udara No.100 Tahun 1939. Namun dalam Protokol Guatemala Tahun 1971, prinsip tanggung jawab ini ternyata tidak digunakan lagi.

Dalam Undang-undang No. 15 tahun 1992, mengenai prinsip tanggung jawab pengangkut dapat ditafsirkan bahwa tidak memngadakan antara tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang dan barang. Demikian pula tidak membedakan barang itu adalah barang bagasi tercatat dengan barang bagasi tangan/bagasi kabin. Hal ini dapat terlihat pada Pasal 43 ayat (1) Undang-undang tersebut. Namun dalam Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara (yang merupakan peraturan pelaksana dari Undang-undang No.15 Tahun 1992) pada Pasal 43 dan Pasal 44 nampak menetapkan perbedaan ganti kerugian antara bagasi tercatat dengan bagasi tangan/bagasi kabin. Dengan demikian dapat diartikan bahwa Undang-undang No.15 Tahun 1992 dan Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 telah mengganti prinsip *presumption of non-liability* dengan prinsip based on fault. Hal ini dapat terlihat dari bunyi Pasal 44 ayat (2) Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995, yang menyatakan "jumlah ganti rugi untuk kerugian bagasi kabin karena kesalahan pengangkut dibatasi setinggi-tingginya Rp 1.000.000 (satu juta rupiah) untuk setiap penumpang". Dari bunyi pasal tersebut, terlihat bahwa untuk memberi ganti kerugian atas bagasi kabin/bagasi tangan, harus ada unsur kesalahan dari pihak pengangkut.

Prinsip tanggung jawab ini terutama bagi pengangkut memang sulit untuk dapat mempertanggungjawabkan barang yang ada dalam pengawasan penumpang sendiri atau pengguna jasa angkutan. Namun demikian prinsip ini masih membuka kemungkinan adanya tanggung jawab pengangkut sepanjang dapat dibuktikan oleh penumpang/pengguna jasa angkutan bahwa kerugian tersebut karena kesalahan pengangkut.

Bagi pengguna jasa angkutan/penumpang, pada umumnya bagasi tangan/bagasi kabin adalah bagasi yang sangat diperlukan dan atau dilindungi oleh penumpang/pengguna jasa angkutan dari kemungkinan kehilangan maupun kerusakan. Bahkan nilai dari bagasi tangan ada kemungkinan lebih besar daripada bagasi tercatat. Karena itu dengan dimasukkannya bagasi kabin/bagasi tangan dalam daftar yang dapat diberikan ganti rugi pada Pasal 44 ayat (2) Peraturan Pemerintah No.40 Tahun 1995, maka hal ini merupakan perbaikan dari prinsip tanggung jawab pengangkut terhadap bagasi kabin/bagasi tangan yang diatur dalam Ordonansi

Pengangkutan Udara (OPU) No.100 Tahun 1939, dan sebagaimana juga Konvensi Warsawa Tahun 1929 yang telah direvisi oleh Protokol Guatemala Tahun 1971.

E. Prinsip Pembatasan Tanggung Jawab (Limitation of Liability Principle)

Berdasarkan prinsip ini, tanggung jawab pengangkut dibatasi sampai jumlah tertentu. Ini berarti prinsip ini berkaitan dengan prinsip-prinsip tanggung jawab sebelumnya yang dikaitkan dengan pemberian ganti kerugian. Prinsip ini merupakan imbalan dari menguatnya posisi/ kedudukan pengguna jasa angkutan yang tidak perlu lagi pengguna jasa angkutan melakukan beban pembuktian atas terjadinya suatu kerugian dan tidak bolehnya mengadakan perjanjian yang meniadakan tanggung jawab (Adji, Prakoso dan Purnomo, 1991: 21).

Dalam Konvensi Warsawa tahun 1929 maupun Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU) No.100 Tahun 1939, prinsip tanggung jawab ini dikombinasikan dengan prinsip tanggung jawab yang lain. Hal tersebut terlihat dari isi Pasal 22 Konvensi Warsawa Tahun 1929 dan Pasal 30 Ordonansi Pengangkutan Udara No.100 Tahun 1939. Demikian juga pada Pasal 17 ayat (1) Protokol Guatemala Tahun 1971, penggunaan prinsip tanggung jawab mutlak ternyata dikombinasikan dengan prinsip pembatasan tanggung jawab yang tidak dapat dilampaui atau unbreakable limit (Suherman, 1984:14). Dalam Protokol Guatemala Tahun 1971 tersebut, jumlah ganti kerugian atau batas tanggung jawab pengangkut yang ditetapkan sudah cukup tinggi yaitu sebesar USA \$ 100.000,- untuk setiap penumpang (tidak termasuk biaya perkara) atau USA \$ 120.000 untuk setiap penumpang (termasuk biaya perkara). Pada Undang-undang No.15 Tahun 1992, prinsip pembatasan tanggung jawab ini juga digunakan, seperti yang terlihat dalam pengaturan batas ganti kerugian yang terdapat pada Pasal 43, Pasal 44 dan Pasal 45 Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995. Dalam Undang-undang tersebut prinsip inipun dikombinasikan dengan prinsip tanggung jawab yang lainnya.

Penerapan prinsip pembatasan tanggung jawab ini bagi pengguna jasa angkutan tentunya tidak ada masalah apabila batas tertinggi/maksimum ganti kerugian yang ditetapkan cukup memadai. Namun justru hal yang

TINJAUAN HUKUM TERHADAP PRINSIP-PRINSIP TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT DALAM ANGKUTAN UDARA

tersulit dalam penyusunan peraturan perundang-undangan tentang tanggung jawab pengangkut adalah penetapan batas maksimum ganti kerugian yang cukup memadai dan memenuhi rasa keadilan tersebut. Dengan dikeluarkannya Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 yang Pasal 43, Pasal 44, dan Pasal 45-nya mengatur tentang batas ganti kerugian perlu dibuktikan apakah hal itu sudah cukup memadai dan memenuhi rasa keadilan bagi pengguna jasa angkutan maupun pengangkut ?

IV. PENUTUP

Dengan semakin tinggi teknologi penerbangan dan berkembang dunia angkutan udara saat ini, maka sistem tanggung jawab pengangkut yang sesuai untuk diatur secara tegas dalam peraturan perundang-undangan Indonesia adalah prinsip-prinsip tanggung jawab yang lebih melindungi kepentingan pengguna jasa angkutan. Pada saat ini prinsip tanggung jawab yang paling sesuai untuk diterapkan yaitu prinsip tanggung jawab *strict liability* yang digunakan untuk tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang yang meninggal dunia atau luka-luka atau cacat akibat kecelakaan dalam pengangkutan udara atau yang mengalami kerugian akibat kerusakan atau kehilangan barang/bagasi tercatat dalam pengangkutan udara. Selain itu, dapat diterapkan prinsip tanggung jawab *presumption of liability* yang digunakan untuk tanggung jawab pengangkut terhadap keterlambatan angkutan penumpang dan atau barang yang diangkut, sedangkan prinsip tanggung jawab *based on fault* dapat digunakan untuk tanggung jawab pengangkut terhadap barang bagasi kabin/bagasi tangan. Ketiga prinsip tanggung jawab tersebut di atas dikombinasikan dengan prinsip pembatasan tanggung jawab/*limitation of liability*.

DAFTAR PUSTAKA

- Kantaatmadja, Mieke Komar. *Berbagai Masalah Hukum Udara dan Angkasa*. Bandung: Remadja Karya, 1984.
- Martono, K. *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*. Bandung: 1987.

- Muhammad, Abdulkadir. *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 1991.
- Saherodji, Hari. *Pokok-pokok Hukum Perdata*. Jakarta: Aksara Baru, 1980.
- Subekti, R. *Hukum Perjanjian*. Bandung: Alumni, 1982.
- Suherman, E. *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Udara Indonesia*. Bandung: Eresco, 1962.
- Suwardi. *Penentuan Tanggung Jawab yang Terikat dalam Kerja Sama Pengangkutan Udara Internasional*. Jakarta: BPHN, 1991.
- Usman Adji, Sution., Joko Prakoso, dan Hari Purnomo. *Hukum Pengangkutan di Indonesi*. Jakarta: Rineka Cipta, 1991.
- Wiradipradja, E. Saefullah. *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Udara Internasional dan Nasional*. Yogyakarta: Liberty, 1989.
- _____. *Analisa dan Evaluasi Hukum Tertulis tentang Ketentuan-ketentuan Hukum yang Berkenaan dengan Penentuan Jumlah Ganti Rugi dalam Bidang Pengangkutan Udara*. Jakarta: BPHN, 1992.
- _____. *Hukum Udara Indonesia dan Internasional*. Bandung: Alumni, 1984.
- _____. *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Internasional*. Bandung: Mandar Maju, 1995.
- _____. *Masalah Tanggung Jawab pada Charter Pesawat Udara dan Beberapa Masalah Lain dalam Bidang Penerbangan*. Bandung: Alumni, 1976.
- _____. *Wilayah Udara dan Wilayah Dirgantar*. Bandung: Alumni, 1984.