

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan Rumusan Masalah dan Pembahasan yang telah diuraikan sebelumnya maka kesimpulan yang dapat penulis simpulkan adalah sebagai berikut :

1. Konvensi Montreal 1999 ditetapkan pada tanggal 28 mei 1999 di Montreal, Kanada dan mulai berlaku sejak 4 November 2003 dan telah diratifikasi berbagai negara termasuk negara anggota ICAO,. Dalam Konvensi Montreal 1999 Prinsip pertanggung jawaban yang diterapkan adalah konsep taggung jawab hukum praduga bersalah (*Presumption of Liability*). Prinsip dapat memberikan perlindungan hukum baik bagi pengangkut juga bagi penumpang sehingga tidak ada kesenjangan antara posisi pengangkut dan penumpang. Juga besaran ganti kerugian dalam konvensi ini juga dapat berubah sesuai dengan perkembangan ekonomi ekonomi dan perkembangan dalam dunia penerbangan, sehingga penerapan Konvensi ini secara maksimal akan memberikan suatu perlindungan hukum yang lebih baik bagi pihak yang terlibat dalam bidang angkutan udara di Indonesia.
2. Seperti yang dijelaskan pada pembahasan bahwa Indonesia telah meratifikasi Konvensi Montreal 1999 pada 21 november 2016 melalui Perpres RI no. 95 tahun 2016 tentang pengesahan *Convention For the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air*

(Konvensi tentang unifikasi aturan-aturan tertentu untuk angkutan udara Internasional). Namun setelah diratifikasinya konvensi ini, sampai sekarang masih belum adanya pembaharuan atau peraturan baru yang di buat pemerintah Indonesia yang sesuai dengan ketentuan Konvensi ini, terutama dalam hal pertanggung jawaban ganti rugi dan perlindungan pengangkut penerbangan dan penumpang sehingga korban kecelakaan angkutan udara di Indonesia belum mendapatkan kompensasi yang pantas, tentu saja hal ini merugikan penumpang maupun pengangkut. Mengingat dunia penerbangan di Indonesia masih dalam tahap perkembangan, harusnya Negara harus membuat peraturan baru untuk memberikan kepastian hukum yang konkret terhadap kerugian yang ditimbulkan dalam kecelakaan angkutan udara agar nantinya tidak terjadi masalah dan konflik dalam dunia penerbangan di Indonesia.

Dalam kasus kecelakaan Lion Air JT 610 dalam hal ini pihak yang juga harus bertanggung jawab adalah perusahaan manufaktur pesawat berdasarkan hasil investigasi resmi penyebab terjadinya kecelakaan, namun saat ini belum adanya peraturan di Indonesia yang langsung menyatakan Secara jelas bahwa produsen manufaktur pesawat juga dapat dimintai pertanggung jawaban apabila terbukti melakukan kesalahan dalam desain pesawat.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan diatas tersebut, maka saran yang dapat penulis berikan adalah sebagai berikut :

1. Indonesia harus memaksimalkan penerapan Konvensi Montreal 1999 kedalam hukum nasional dengan melakukan pembaharuan dan merevisi peraturan lama yang berlaku sebelum diratifikasinya Konvensi Montreal 1999 dalam hal pertanggungjawaban dalam hukum udara agar perlindungan hukum terhadap pengangkut dan penumpang angkutan udara menjadi harmoni dengan aturan hukum udara Internasional dan lebih menjamin hak dari para korban kecelakaan angkutan udara dalam menerima kompensasi yang sesuai berdasarkan prinsip keadilan.
2. Negara harus memberikan sosialisasi kepada masyarakat dan perusahaan angkutan udara atau badan hukum lainnya yang terkait atas pemberlakuan Konvensi Montreal 1999 ini di Indonesia agar tidak terjadi kesalahpahaman dalam proses penyelesaian sengketa yang terjadi dalam meminta pertanggungjawaban dalam kecelakaan angkutan udara. Sehingga masyarakat juga mengetahui hak-haknya dalam melakukan gugatan apabila menjadi pihak yang dirugikan dalam kegiatan angkutan udara di Indonesia.