

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah diuraikan di atas, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Pengaturan ganti rugi bagasi hilang saat transfer telah diatur menurut hukum nasional dan hukum internasional. Jika dilihat pada ketentuan hukum internasional, Pada Konvensi Montreal yang dimana tanggung jawab yang di atur berbentuk *Strict Liability* dan *Limitation Liability* yang dimana ganti kerugian atas bagasi pesawat maksimal mencapai 1.519 SDR. masalah pertanggungjawaban pengangkut diatur secara detail dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 yang dimana tanggung jawab berbentuk *strict liability* dan besaran ganti kerugian dalam Pasal 5 ayat (1) yaitu senilai Rp200.000,00 per kilogram dan paling banyak Rp4.000.000,00 per penumpang.
2. Dalam pengimplementasian aturan ganti kerugian tidak terlaksana menggunakan peraturan penerbangan tetapi menggunakan Undang-undang perlindungan konsumen. Jika dilihat dari kasus Lion Air JT 175, pihak maskapai Lion Air sudah memberikan ganti kerugian sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, namun pihak korban menolak besaran tersebut sehingga terjadi penyelesaian di BPSK dan Pengadilan Negeri Padang yang dimana

kedua Lembaga tersebut memutuskan menggunakan Undang-undang No.8 Tahun 1999 tentang Perlindungan konsumen.

B. Saran

1. Menyesuaikan nilai ganti kerugian yang di atur di dalam peraturan Menteri perhubungan nomor 77 tahun 2011 yang dimana besaran ganti kerugian bagasi tercatat terdapat batasan yang terkadang tidak sesuai dengan nilai kerugian nyata yang di alami penumpang, sehingga menimbulkan ketidakadilan yang menyebabkan penumpang mengalami kerugian yang lebih dan menimbulkan rasa tidak aman dalam bagasi tercatat yang dimana Batasan ganti kerugian membuat pihak yang bertanggung jawab memiliki keunggulan yang lebih, Indonesia harus mengevaluasi peraturan mengenai tanggung jawab terbatas pengangkut sesuai dengan Konvensi Montreal. Hal ini memastikan bahwa ketentuan tentang tanggung jawab terbatas diharmonisasikan dengan Konvensi Montreal. Indonesia hendaknya mempertimbangkan ketentuan-ketentuan Konvensi Montreal menjadi Undang-Undang, alih-alih Peraturan Presiden dan memastikan bahwa Konvensi Montreal bukan sekadar landasan yang berdiri sendiri, melainkan dapat berdampingan dengan hukum nasionalnya.
2. PT. Maskapai Lion Air sebaiknya memberikan ganti kerugian yang sesuai dengan aturan internasional, dikarenakan nilai ganti kerugian yang di atur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No.77 Tahun 2011 tergolong lebih kecil dibanding dengan Konvensi Montreal, sebaiknya pihak maskapai Lion Air dapat lebih meninjau kembali nilai ganti

kerugian terhadap para pelanggan yang dirugikan agar tidak terulang masalah yang sam

