

Hukum Udara Indonesia akan lebih baik jika dalam aturannya mengaur mengenai ketentuan kompensasi kepada pihak ketiga yang menderita cacat mental, kecelakaan yang melibatkan dua operator dan prioritas kompensasi. Selain itu penetapan besaran kompensasi yang di tetapkan berdasarkan kapasitas kursi pesawat, diperlukan adanya perubahan dengan besaran kompensasi ditetapkan berdasarkan massa atau berat dari pesawat yang terlibat, dengan adanya perubahan penetapan besaran kompensasi ini, maka akan menimbulkan keadilan terkait dengan besaran kompensasi yang akan diterima oleh pihak ketiga di permukaan bumi. Apabila aturan ini dimuat dalam Hukum Udara Indonesia, maka urgensi untuk meratifikasi Konvensi Montreal 2009 tidak diperlukan lagi, karena hukum Indonesi sudah lebih baik dibandingkan dengan Konvensi Montreal 2009.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. SIMPULAN**

Berdasarkan uraian diatas maka dapat disimpulkan bahwa:

1. Pengaturan mengenai tanggungjawab operator terhadap kerugian yang diderita pihak ketiga dipermukaan bumi dalam aturan internasional diatur oleh Konvensi Montreal 2009. Tanggungjawab dibebankan kepada operator pesawat udara, operator pesawat udara adalah orang yang menggunakan pesawat, memberikan kontrol dari navigasi pesawat untuk mempertahankan oleh orang dari siapa hak untuk menggunakan pesawat hingga diturunkan, baik secara langsung atau tidak langsung. Besaran tanggungjawab untuk memberikan ganti kerugian kepada pihak ketiga ditentukan oleh massa/berat pesawat yang terlibat. Konvensi montreal ini belum berlaku karena belum memenuhi persyaratan ratifikasi. Sedikitnya peratifikasian dikarenakan negara negara maju tidak meratifikasi konvensi montreal ini. Oleh karena itu peraturan mengenai tanggungjawab operator terhadap pihak ketiga diatur oleh hukum masing masing negara.
2. Implementasi tanggungjawab pengangkut pesawat udara kepada pihak ketiga dipermukaan bumi menurut UU Penerbangan dan PERMENHUB 77/2011 telah berjalan. Akan tetapi dalam PERMENHUB 77/2011 tidak mengatur ketentuan mengenai kompensasi pihak ketiga yang menderita cacat mental, ketentuan mengenai kecelakaan yang melibatkan dua operator dan prioritas kompensasi seperti yang diatur oleh Konvensi Montreal 2009. Besaran kompensasi yang diatur oleh PERMENHUB 77/2011 besaran ganti kerugian ditetapkan berdasarkan kapasitas tempat duduk pesawat. Hal ini menimbulkan ketidakadilan terkait dengan

pemberian kompensasi kepada pihak ketiga. Karena kapasitas kursi pesawat itu beragam, sedangkan massa atau berat dari pesawat udara tidak menutup kemungkinan pesawat yang berkapasitas tempat duduk terbatas memiliki berat yang sama atau lebih berat dari pesawat berkapasitas tempat duduk paling banyak.

## B. SARAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah diuraikan oleh penulis, terdapat beberapa saran yang ingin penulis sampaikan terkait dengan permasalahan yang dikaji oleh penulis. Adapun saran-saran tersebut adalah:

1. Konvensi Montreal 2009 memerlukan tambahan aturan tanggungjawab yaitu terkait dengan tanggungjawab operator mengenai *sonic boom* (kebisingan). Konvensi Montreal juga memerlukan perubahan terkait dengan pembatasan atau pengecualian tanggungjawab.
2. Aturan mengenai penetapan besaran ganti kerugian kepada pihak ketiga dipermukaan bumi dalam PERMENHUB 77/2011 yang ditetapkan berdasarkan kapasitas kursi pesawat, perlu diubah dengan ditetapkan berdasarkan massa atau berat pesawat yang terlibat seperti yang ditetapkan dalam Konvensi Montreal 2009.