

Pertanggungjawaban Perdata atas Insiden Keselamatan Di Terminal Bandar Udara

Civil Liability for Safety Incidents at Airport Terminals

Agung Sofyan, Pristika Handayani, Alwan Hadiyanto
Magister Hukum, Universitas Riau Kepulauan, Batam, Indonesia
agungsofyan.xrpl2@gmail.com

Abstract

This study aims to analyze the construction of civil liability for passenger losses arising from safety incidents at airport terminals and to determine the parties that may be held legally responsible. The research is motivated by the increasing risk of safety incidents in airport terminals as high-risk public facilities, accompanied by legal uncertainty regarding the distribution of liability among operational actors and the proportionality of compensation for victims. This condition creates an urgent need to formulate a liability framework that is not solely based on individual fault but also on risk allocation and systemic responsibility in public facility management. This research employs a normative juridical method using statutory, conceptual, and case approaches through doctrinal analysis of civil liability, consumer protection, and risk governance in high-risk public facilities. The novelty of this study lies in developing a multi-party liability model based on risk allocation that positions airport terminals as high-risk public facilities with heightened standards of duty of care. The findings show that civil liability includes material and immaterial compensation as well as the restoration of passenger rights and may be imposed on airport operators, airlines, and third parties individually or jointly and severally to ensure legal protection and justice for passengers.

Keywords: Airport Terminal; Civil Liability; Passenger Safety; Tort Law

Abstrak

Penelitian ini bertujuan menganalisis konstruksi pertanggungjawaban perdata atas kerugian penumpang akibat insiden keselamatan di terminal bandar udara serta menentukan pihak-pihak yang dapat dimintai tanggung jawab hukum. Latar belakang penelitian ini adalah meningkatnya risiko insiden keselamatan di terminal sebagai fasilitas publik berisiko tinggi yang diiringi ketidakjelasan konstruksi tanggung jawab hukum, khususnya terkait distribusi tanggung jawab antarpelaku operasional dan proporsionalitas kompensasi bagi korban. Kondisi tersebut menimbulkan urgensi untuk merumuskan kerangka pertanggungjawaban yang tidak hanya berbasis kesalahan individual, tetapi juga berbasis alokasi risiko dan tanggung jawab sistemik dalam pengelolaan fasilitas publik. Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif dengan pendekatan peraturan perundang-undangan, konseptual, dan kasus melalui analisis doktrin pertanggungjawaban perdata, perlindungan konsumen, serta pengelolaan risiko fasilitas publik berisiko tinggi. Kebaruan penelitian terletak pada pengembangan model pertanggungjawaban multipihak berbasis alokasi risiko yang menempatkan terminal bandar udara sebagai *high-risk public facility* dengan standar kewajiban kehati-hatian yang lebih tinggi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pertanggungjawaban perdata mencakup ganti rugi materiil, immateriil, serta pemulihan hak penumpang dan dapat dibebankan kepada pengelola bandar udara, maskapai penerbangan, dan pihak ketiga secara sendiri-sendiri maupun tanggung renteng guna menjamin perlindungan hukum dan keadilan bagi penumpang.

Kata kunci: Bandar Udara; Hukum Perdata; Keselamatan Penumpang; Pertanggungjawaban Perdata

1. PENDAHULUAN

Terminal bandar udara menampung arus penumpang yang sangat tinggi setiap harinya, dengan aktivitas yang meliputi kedatangan, keberangkatan, transit, serta pemanfaatan fasilitas pendukung seperti ruang tunggu, konter pelayanan, tangga berjalan, dan area komersial.¹ Tingginya mobilitas ini menciptakan interaksi kompleks antara manusia, fasilitas, dan sistem operasional, sehingga meningkatkan potensi risiko keselamatan. Risiko tersebut dapat muncul akibat kelalaian manusia, kerusakan atau ketidaksesuaian fasilitas, hingga kesalahan dalam pengelolaan operasional terminal.² Kondisi ini menuntut adanya mekanisme pengawasan dan tanggung jawab hukum yang jelas agar keselamatan penumpang tetap terjamin, sekaligus membuka peluang untuk menelaah bagaimana pertanggungjawaban perdata dapat menjadi instrumen pemulihan hak bagi penumpang yang dirugikan.

Dalam perspektif teori hukum risiko (*risk regulation theory*), fasilitas publik dengan tingkat kepadatan tinggi, kompleksitas operasional, serta potensi dampak luas terhadap masyarakat dikategorikan sebagai *high risk public facilities* yang memerlukan standar tanggung jawab hukum yang lebih ketat dibandingkan dengan fasilitas umum biasa. Pemahaman ini sejalan dengan konsep *risk society* yang diperkenalkan oleh Ulrich Beck, yang menegaskan bahwa infrastruktur modern berskala besar secara inheren menghasilkan risiko sistemik yang harus dikelola melalui mekanisme hukum dan kelembagaan yang memadai. Terminal bandar udara memenuhi karakteristik tersebut karena menjadi titik konsentrasi mobilitas massal sekaligus ruang interaksi antara sistem teknis, infrastruktur, dan perilaku manusia.

Data keselamatan transportasi udara juga menunjukkan bahwa insiden non-penerbangan yang terjadi di area darat, termasuk terminal, fasilitas mekanis, dan area layanan penumpang, masih merupakan bagian signifikan dari laporan kejadian keselamatan transportasi setiap tahunnya. Hal ini menegaskan bahwa risiko keselamatan di terminal bukan sekadar potensi teoretis, melainkan fenomena empiris yang memiliki implikasi hukum langsung terhadap perlindungan pengguna jasa transportasi udara. Kondisi tersebut menuntut adanya mekanisme pengawasan dan tanggung jawab hukum yang jelas agar keselamatan penumpang tetap terjamin, sekaligus membuka ruang analisis mengenai pertanggungjawaban perdata sebagai instrumen pemulihan hak bagi penumpang yang dirugikan.

Laporan keselamatan penerbangan global menunjukkan bahwa insiden keselamatan tidak hanya terjadi selama fase penerbangan, tetapi juga pada aktivitas operasional darat dan penggunaan fasilitas kebandarudaraan. *International Civil Aviation Organization (ICAO)* melalui *Annual Safety Report* menegaskan bahwa kejadian di area darat, termasuk

¹ Suarman Gulo, "Perancangan Terminal Penumpang Bandar Udara Internasional Binaka Gunungsitoli, Nias Tema Arsitektur Futuristik" (Universitas Quality Berastagi, 2023).

² Maulana Alif Wafa Al Magribi Johansyah, "Laporan Magang-Aktifitas Bongkar Dan Muat Petikemas PT. Bandar Bukit Barisan Di Dermaga Terminal Petikemas Surabaya" (STIA Manajemen dan Kepelabuhan Barunawati Surabaya, 2025).

penggunaan fasilitas bandara serta interaksi penumpang dengan infrastruktur terminal, secara konsisten tercatat dalam sistem pelaporan keselamatan penerbangan internasional. Gambaran serupa juga terlihat pada tingkat nasional, di mana Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dalam laporan investigasi keselamatan transportasi mendokumentasikan berbagai kejadian yang berkaitan dengan fasilitas bandara, sistem mekanis, serta aktivitas operasional non-penerbangan yang berdampak langsung pada keselamatan pengguna jasa.

Temuan tersebut menunjukkan bahwa insiden keselamatan di terminal bandar udara bukan sekadar kemungkinan teoretis, melainkan realitas yang terus muncul dalam praktik penyelenggaraan transportasi udara dan memiliki konsekuensi hukum langsung terhadap perlindungan penumpang. Oleh karena itu, diperlukan mekanisme pengawasan dan penegasan tanggung jawab hukum yang jelas untuk menjamin keselamatan penumpang, sekaligus memberikan landasan analitis bagi pertanggungjawaban perdata sebagai sarana pemulihan hak bagi pihak yang dirugikan.

Dalam konteks ini, insiden keselamatan di terminal bandar udara tidak hanya berdampak pada aspek fisik penumpang, tetapi juga menimbulkan persoalan hukum terkait tanggung jawab pihak pengelola. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (yang selanjutnya disebut dengan UU Penerbangan) menegaskan bahwa penyelenggaraan penerbangan harus mengutamakan keselamatan dan keamanan, tidak hanya dalam kegiatan operasional pesawat udara, tetapi juga dalam penyediaan dan pengelolaan fasilitas bandar udara. Terminal bandar udara sebagai bagian dari fasilitas bandar udara berada dalam lingkup pengaturan tersebut, sehingga setiap penyelenggara bandar udara memiliki kewajiban untuk memenuhi standar keselamatan yang ditetapkan.³ Kegagalan dalam memenuhi kewajiban ini berpotensi menimbulkan pertanggungjawaban hukum apabila terjadi insiden yang merugikan penumpang.

Dalam praktiknya, terminal bandar udara tidak hanya menjadi tempat aktivitas administratif penerbangan, tetapi juga ruang interaksi publik yang melibatkan berbagai fasilitas fisik dan layanan pendukung. Kondisi ini menimbulkan potensi terjadinya insiden keselamatan, seperti kecelakaan akibat fasilitas rusak, lantai licin, eskalator atau travelator bermasalah, serta runtuhnya bagian bangunan terminal yang dapat membahayakan penumpang. Karakteristik tersebut menempatkan terminal bandar udara sebagai fasilitas publik berisiko tinggi yang tunduk pada prinsip pengelolaan risiko preventif (*preventive risk governance*). Tanggung jawab hukum tidak hanya bersifat reaktif setelah terjadinya kerugian, tetapi juga bersifat struktural, yaitu memastikan sistem pengendalian risiko berjalan efektif untuk mencegah terjadinya bahaya terhadap pengguna fasilitas publik.

Salah satu insiden keselamatan di terminal bandar udara telah terjadi dan dilaporkan oleh media nasional. Insiden keselamatan di Bandara Internasional Kualanamu, Sumatera

³ Seno Bayu Aji and Sri Sutarwati, "Implementasi Standar Pelayanan Pesawat Udara Menurut PM Nomor 41 Tahun 2023 Tentang Pelayanan Jasa Kebandarudaraan Di Bandar Udara Tunggal Wulung Cilacap," *Jurnal Kewarganegaraan* 8, no. 1 (2024), <https://doi.org/10.31316/jk.v8i1.6239>.

Utara, menimpa seorang penumpang, Aisiah Sinta Dewi Hasibuan (38), yang ditemukan meninggal di bawah lift terminal setelah diduga terjatuh. Korban terjebak di dalam lift selama tiga hari dan penyebab pastinya masih dalam penyelidikan pihak kepolisian. Keluarga korban menyatakan ketidakpuasan terhadap respons pengelola bandara, termasuk prosedur penanganan insiden dan pemeriksaan CCTV. Insiden semacam ini menimbulkan kerugian nyata bagi penumpang dan menyoroti perlunya mekanisme tanggung jawab pengelola terminal.⁴ Secara prinsip, insiden tersebut bertentangan dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UUPK), yang menegaskan hak konsumen atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam menggunakan jasa, sehingga penumpang sebagai konsumen jasa bandar udara seharusnya memperoleh perlindungan terhadap risiko yang timbul akibat kelalaian atau kegagalan pengelola fasilitas terminal.

Dampak insiden keselamatan di terminal bandar udara tidak hanya menimbulkan cedera fisik, tetapi juga kerugian materiil dan immateriil bagi penumpang, seperti biaya pengobatan, keterlambatan penerbangan, trauma psikologis, serta terganggunya hak penumpang untuk memperoleh pelayanan yang aman. Kasus Aisiah Sinta Dewi Hasibuan di Bandara Internasional Kualanamu menjadi contoh nyata, di mana korban tewas akibat terjatuh dari lift terminal, sementara keluarga hanya menerima santunan berupa uang duka sebesar Rp5.000.000,- (lima juta rupiah) yang jelas tidak sebanding dengan kerugian yang dialami.⁵ Kondisi ini menunjukkan perlunya mekanisme pertanggungjawaban yang efektif untuk memberikan pemulihan atas kerugian penumpang. Pertanggungjawaban perdata menjadi instrumen penting dalam memberikan perlindungan hukum, sebagaimana diatur dalam Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPperdata) yang mewajibkan penggantian kerugian bagi setiap perbuatan melawan hukum.⁶ Dalam konteks terminal bandar udara, ketentuan ini relevan untuk menilai tanggung jawab pihak-pihak yang lalai dalam menjaga keselamatan fasilitas publik dan memberikan kompensasi yang adil bagi korban.

Penelitian-penelitian sebelumnya menunjukkan adanya perhatian yang cukup signifikan terhadap isu perlindungan penumpang dan pertanggungjawaban hukum dalam sektor penerbangan. Sementara itu, Situmorang (2024) membahas perlindungan hukum serta mekanisme kompensasi bagi penumpang yang mengalami kerugian dalam pengangkutan udara secara umum, dengan kelebihan pada pemetaan dasar-dasar pertanggungjawaban perdata, namun kajiannya masih bersifat umum dan belum secara khusus mengidentifikasi bentuk pertanggungjawaban maupun subjek hukum yang dapat

⁴ M. Rosseno Aji, "Aisiah Sinta Dewi Tewas Di Lift Kualanamu, Keluarga Hanya Dapat Uang Duka Rp 5 Juta," *TEMPO*, 2023.

⁵ Kapler A. Marpaung, "Tragedi Bandara Kualanamu Dan Pentingnya Asuransi Tanggung Gugat," *kompas.com*, 2023.

⁶ Syaiful Badri, Pristika Handayani, and Tri Anugrah Rizki, "Ganti Rugi Terhadap Perbuatan Melawan Hukum Dan Wanprestasi Dalam Sistem Hukum Perdata," *Jurnal Usm Law Review* 7, no. 2 (2024): 974, <https://doi.org/10.26623/julr.v7i2.9440>.

dimintai tanggung jawab atas insiden keselamatan yang terjadi di terminal bandar udara sebagai ruang publik.⁷ Kerangka analisis yang digunakan masih berbasis tanggung jawab pengangkutan (*carrier liability*), sehingga belum menjangkau kompleksitas tanggung jawab fasilitas publik yang bersifat nonkontraktual dan multipihak.

Wibowo (2024) memfokuskan kajiannya pada tanggung jawab hukum maskapai penerbangan terhadap kehilangan bagasi penumpang dalam perspektif perlindungan konsumen. Kelebihan penelitian ini terletak pada analisis normatif yang sistematis terhadap kewajiban maskapai serta hak penumpang, sehingga memberikan kontribusi penting dalam memperjelas standar pertanggungjawaban pelaku usaha jasa penerbangan. Namun demikian, keterbatasan penelitian tersebut adalah ruang lingkup pembahasannya yang hanya menitikberatkan pada aspek kehilangan bagasi, sehingga belum mengkaji secara komprehensif risiko keselamatan fisik penumpang, khususnya yang terjadi di area terminal bandar udara. Akibatnya, dimensi tanggung jawab pengelola infrastruktur dan interaksi antarpelaku dalam ruang publik transportasi belum menjadi bagian dari konstruksi pertanggungjawaban yang dianalisis.⁸

Selanjutnya, Destiya (2025) memfokuskan kajiannya pada tanggung jawab penyelenggara jasa transportasi udara terhadap keselamatan penumpang dalam konteks pandemi Covid-19, dengan menempatkan aspek keselamatan sebagai bagian integral dari pemenuhan hak konsumen. Kekuatan utama penelitian ini terletak pada perspektif perlindungan konsumen yang digunakan untuk menilai kebijakan keselamatan berbasis risiko kesehatan, khususnya dalam situasi kedaruratan non-alam. Namun demikian, ruang lingkup penelitian tersebut masih bersifat terbatas karena hanya menitikberatkan pada risiko kesehatan akibat pandemi, tanpa mengkaji secara komprehensif bentuk risiko keselamatan lainnya, seperti kecelakaan fisik, kegagalan fasilitas, maupun aspek keselamatan operasional di lingkungan terminal bandar udara.⁹ Pendekatan berbasis risiko kesehatan tersebut juga belum mengembangkan model pertanggungjawaban terhadap risiko fisik struktural yang timbul dari kegagalan fasilitas atau pengelolaan infrastruktur terminal sebagai ruang publik.

Keterbatasan penelitian sebelumnya terletak pada kurangnya fokus terhadap pertanggungjawaban perdata atas insiden keselamatan di terminal bandar udara serta belum adanya pemetaan yang jelas mengenai pihak-pihak yang dapat dimintai tanggung jawab. Oleh karena itu, penelitian ini hadir untuk mengisi celah tersebut dengan menelaah bentuk pertanggungjawaban perdata dan subjek hukum yang bertanggung jawab atas kerugian penumpang. Secara teoretis, belum terdapat konstruksi komprehensif yang menempatkan terminal bandar udara sebagai *high risk public facility* dalam kerangka pertanggungjawaban

⁷ Josua Pebrunto Mangihut Situmorang et al., "Legal Protection for Airline Passengers Experiencing Loss of Cabin Baggage During Flights," *LOCUS: Jurnal Konsep Ilmu Hukum* 4, no. 3 (2024), <https://doi.org/10.56128/jkih.v4i3.401>.

⁸ Evan Fernando Agung Wibowo and Ahmad Sudiro, "Airline Legal Liability for Lost Cabin Baggage," *Jurnal Ilmu Hukum Kyadiren* 7, no. 1 (2025), <https://doi.org/10.46924/jihk.v7i1.279>.

⁹ Destiya Destiya and Tuhana Tuhana, "Pertanggungjawaban Keselamatan Penumpang Pengangkutan Udara Dimasa Pandemi COVID-19 Berdasarkan UU Penerbangan," *Jurnal Privat Law* 13, no. 1 (2025), <https://doi.org/10.20961/privat.v13i2.53509>.

perdata multipihak, termasuk hubungan antara pengelolaan risiko, kewajiban kehati-hatian, dan mekanisme tanggung renteng dalam sistem kebandarudaraan.

Berdasarkan kerangka tersebut, penelitian ini mengajukan dua pertanyaan utama: (1) bagaimana konstruksi pertanggungjawaban perdata atas insiden keselamatan di terminal bandar udara sebagai fasilitas publik berisiko tinggi, dan (2) bagaimana penentuan subjek hukum yang bertanggung jawab dalam struktur operasional kebandarudaraan yang bersifat multipihak berdasarkan prinsip alokasi risiko dan tanggung renteng. Pendekatan penelitian yang digunakan bersifat yuridis normatif melalui analisis peraturan perundang-undangan dan kasus-kasus relevan. Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis bentuk pertanggungjawaban perdata dalam insiden keselamatan terminal bandar udara serta mengidentifikasi pihak-pihak yang bertanggung jawab atas kerugian penumpang. Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan kontribusi akademik dalam pengembangan hukum perdata serta menjadi rujukan praktis bagi perlindungan hak penumpang sebagai konsumen jasa bandar udara.

2. METODE

Penelitian ini menggunakan metode penelitian yuridis normatif untuk mengkaji pertanggungjawaban perdata atas insiden keselamatan di terminal bandar udara terhadap penumpang. Pendekatan yuridis normatif digunakan untuk menelaah norma hukum yang mengatur keselamatan fasilitas publik, perlindungan konsumen, serta konstruksi pertanggungjawaban perdata dalam konteks kebandarudaraan.¹⁰

Pendekatan penelitian dilakukan melalui tiga pendekatan utama. Pertama, *statute approach*, yaitu pendekatan peraturan perundang-undangan yang digunakan untuk menganalisis norma hukum yang mengatur kewajiban penyelenggara bandar udara dan perlindungan penumpang, meliputi Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, UU Penerbangan, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 Tahun 2023 tentang Pelayanan Jasa Kebandarudaraan. Kedua, *conceptual approach*, yaitu pendekatan konseptual yang digunakan untuk mengkaji doktrin dan prinsip hukum yang relevan, seperti pertanggungjawaban perdata, *enterprise liability*, *duty of care*, perlindungan konsumen, serta pengelolaan risiko dalam fasilitas publik berisiko tinggi. Ketiga, *case approach*, yaitu pendekatan kasus yang digunakan untuk menganalisis peristiwa konkret insiden keselamatan di terminal bandar udara, khususnya kasus yang relevan dengan praktik penyelesaian kerugian penumpang.

Jenis bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini terdiri atas bahan hukum primer, sekunder, dan tersier. Bahan hukum primer meliputi peraturan perundang-undangan dan putusan atau dokumen hukum yang memiliki kekuatan mengikat, antara lain Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, UU Penerbangan, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999

¹⁰ Herwin Herwin, Polter Gultom, and Mardianis Mardianis, "Tinjauan Yuridis Pertanggungjawaban Maskapai Penerbangan Atas Kecelakaan Berdasarkan UU Penerbangan," *Iblam Law Review* 3, no. 3 (2023), <https://doi.org/10.52249/ilr.v3i3.159>.

tentang Perlindungan Konsumen, serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 Tahun 2023. Bahan hukum sekunder berupa literatur ilmiah yang memberikan penjelasan dan analisis terhadap bahan hukum primer, seperti buku teks hukum, jurnal ilmiah, hasil penelitian terdahulu, dan doktrin para ahli yang berkaitan dengan pertanggungjawaban perdata, hukum penerbangan, dan perlindungan konsumen. Adapun bahan hukum tersier berupa sumber penunjang yang membantu memahami terminologi dan kerangka konseptual hukum, seperti kamus hukum, ensiklopedia hukum, serta sumber referensi lainnya yang relevan.

Pengumpulan bahan hukum dilakukan melalui studi kepustakaan, sedangkan analisis dilakukan secara kualitatif yuridis melalui penafsiran sistematis norma hukum, pengkajian doktrin, dan pengujian keterkaitan fakta kasus dengan ketentuan hukum yang berlaku untuk mengidentifikasi bentuk pertanggungjawaban perdata, menentukan subjek hukum yang bertanggung jawab, dan menilai kesesuaian praktik penyelesaian kerugian. Penelitian ini dibatasi pada insiden keselamatan yang terjadi di area terminal bandar udara sebagai ruang publik yang berada dalam pengelolaan operasional penyelenggara bandar udara, dan tidak mencakup fase penerbangan atau operasional pesawat udara.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Bentuk Pertanggungjawaban Perdata terhadap Penumpang yang Mengalami Kerugian Akibat Insiden Keselamatan di Terminal Bandar Udara

Sengketa hukum yang timbul akibat insiden keselamatan di terminal bandar udara pada hakikatnya merupakan konsekuensi yuridis dari adanya kerugian yang dialami penumpang sebagai pengguna jasa fasilitas publik. Dalam perspektif hukum perdata, sengketa tersebut berkaitan erat dengan konstruksi pertanggungjawaban perdata, khususnya dalam menentukan adanya perbuatan melawan hukum, pihak yang bertanggung jawab, serta bentuk ganti rugi yang harus diberikan kepada korban. Oleh karena itu, pertanggungjawaban perdata berfungsi tidak hanya sebagai mekanisme penyelesaian sengketa, tetapi juga sebagai instrumen perlindungan hukum dan pemulihan hak penumpang secara adil, proporsional, dan berkeadilan.¹¹

Insiden keselamatan di terminal bandar udara menimbulkan kerugian yang bersifat kompleks bagi penumpang, baik kerugian fisik, materiil, maupun immateriil. Kerugian fisik dapat berupa luka ringan, cedera berat, cacat permanen, hingga kematian akibat kegagalan sistem keselamatan, kelalaian petugas, atau kondisi fasilitas terminal yang tidak layak. Sementara itu, kerugian materiil meliputi biaya pengobatan dan perawatan medis, kehilangan atau kerusakan barang bawaan, biaya akomodasi tambahan, serta kerugian finansial lain yang timbul akibat keterlambatan atau pembatalan perjalanan yang disebabkan oleh insiden keselamatan di terminal bandar udara. Selain kerugian yang bersifat nyata, penumpang juga dapat mengalami kerugian immateriil berupa penderitaan psikis, rasa trauma, ketakutan berlebihan, serta menurunnya rasa aman dalam menggunakan jasa

¹¹ Muhammad Agus Prasetyo et al., "Reposisi Pelaksanaan Penyelesaian Sengketa Perdata Dengan Gugatan Sederhana (Small Claim Court)," *Jurnal USM Law Review* 4, no. 2 (2022): 905, <https://doi.org/10.26623/julr.v5i1.4237>.

transportasi udara.¹² Kerugian immateriil ini sering kali tidak dapat diukur secara kuantitatif, namun memiliki dampak signifikan terhadap kondisi mental dan kualitas hidup penumpang.

Berdasarkan perspektif hukum perdata, kerugian yang dialami penumpang akibat insiden keselamatan di terminal bandar udara menimbulkan konsekuensi berupa kewajiban ganti rugi bagi pihak yang bertanggung jawab, baik pengelola bandar udara maupun pihak lain yang terkait.¹³ Pertanggungjawaban tersebut umumnya didasarkan pada adanya perbuatan melawan hukum atau wanprestasi yang menimbulkan kerugian pada penumpang. Dengan demikian, bentuk pertanggungjawaban perdata tidak hanya mencakup penggantian kerugian materiil yang bersifat langsung, tetapi juga kompensasi atas kerugian immateriil sebagai upaya pemulihan keadaan penumpang sebagaimana sebelum terjadinya insiden keselamatan.¹⁴ Namun, dalam praktiknya, pemenuhan tanggung jawab perdata tersebut sering kali belum mencerminkan prinsip keadilan dan pemulihan secara utuh, sebagaimana tampak dalam sejumlah kasus konkret di lapangan.

Pertanggungjawaban perdata atas insiden keselamatan di terminal bandar udara perlu dikaji dalam kerangka perkembangan hukum perdata modern yang tidak lagi semata-mata berorientasi pada pembuktian kesalahan individual (*fault-based liability*). Perkembangan ini menunjukkan pergeseran menuju penguatan prinsip perlindungan bagi pihak-pihak yang berada dalam posisi rentan. Dalam operasional terminal bandar udara, penumpang secara faktual dan struktural berada pada posisi yang lebih lemah dibandingkan dengan pengelola fasilitas, baik terkait akses informasi, penguasaan sistem keselamatan, maupun kapasitas pembuktian teknis apabila terjadi insiden. Ketimpangan tersebut menguatkan kebutuhan akan penerapan standar pertanggungjawaban yang lebih ketat terhadap pengelola fasilitas publik, mengingat seluruh risiko keselamatan berada di luar kendali penumpang.¹⁵

Terminal bandar udara sebagai fasilitas publik yang bersifat strategis menempatkan pengelolanya sebagai pihak yang secara utama memikul risiko atas potensi bahaya yang timbul dari pengoperasian fasilitas tersebut. Pandangan ini sejalan dengan doktrin *enterprise liability*, yang menekankan bahwa pihak yang memperoleh manfaat ekonomi dari suatu kegiatan berisiko patut menanggung konsekuensi hukum ketika risiko tersebut terwujud dan menimbulkan kerugian bagi pihak lain. Atas dasar itu, pertanggungjawaban perdata atas insiden keselamatan di terminal bandar udara tidak cukup dipahami sebagai mekanisme reaktif setelah terjadinya kerugian, melainkan harus mencerminkan kewajiban pengelola

¹² Mulia Rachman Hakim and Gunawan Djajaputra, "Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Sebagai Penumpang Yang Mengalami Kerugian Materiil Dan Immateriil Dikarenakan Maskapai Yang Membatalkan Jadwal Penerbangan," *Syntax Literate: Jurnal Ilmiah Indonesia* 9, no. 1 (2024), <https://doi.org/10.36418/syntax-literate.v9i1.14784>.

¹³ Budi Bahreisy, Hidayat Hidayat, and Ferdy Saputra, "Responsibility Airline For Civil Aviation Safety For Dangerous," *Delegata: Jurnal Ilmu Hukum* 7, no. 1 (2022): 30–41, <https://doi.org/10.30596/delegalata.v>.

¹⁴ Bing Waluyo, "Kajian Terhadap Perbuatan Melawan Hukum Berdasarkan Pada Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata," *Cakrawala Hukum: Majalah Ilmiah Fakultas Hukum Universitas Wijayakusuma* 24, no. 1 (2022): 14–22, <https://doi.org/10.51921/chk.v24i1.186>.

¹⁵ Enjelina Sibatuara and Amad Sudiro, "Regulations Without Protection State Failure in Safeguarding Passenger Rights," *Jurnal Ilmu Hukum Kyadiren* 7, no. 1 (2025), <https://doi.org/10.46924/jihk.v7i1.297>.

untuk secara aktif dan berkelanjutan mengelola risiko keselamatan melalui sistem yang terencana dan efektif.

Dalam perkembangan hukum perdata modern, konstruksi pertanggungjawaban atas kegiatan yang mengandung risiko tinggi tidak dapat dilepaskan dari doktrin *enterprise liability*, yang menempatkan beban risiko pada entitas yang mengendalikan kegiatan sekaligus memperoleh manfaat ekonomi darinya. Melalui teori *cost of accidents*, Guido Calabresi menegaskan bahwa kerugian seharusnya dialokasikan kepada pihak yang memiliki kemampuan paling besar untuk mencegah terjadinya risiko serta menginternalisasi biaya kecelakaan ke dalam sistem operasionalnya. Pandangan ini sejalan dengan pemikiran John G. Fleming yang menempatkan tanggung jawab hukum sebagai konsekuensi inheren dari penguasaan terhadap sumber bahaya yang berpotensi menimbulkan kerugian bagi pihak lain.

Dalam kerangka tersebut, kewajiban kehati-hatian (*duty of care*) merupakan standar normatif yang mengharuskan pengelola fasilitas publik mengambil langkah pencegahan yang memadai guna melindungi pengguna jasa dari potensi kerugian. Tingkat kewajiban tersebut bersifat proporsional terhadap tingkat risiko yang melekat pada fasilitas yang dikelola. Oleh karena itu, terminal bandar udara sebagai *high risk public facility* menimbulkan kewajiban kehati-hatian yang lebih tinggi (*heightened duty of care*), mengingat kompleksitas operasional serta besarnya potensi dampak yang dapat ditimbulkan terhadap keselamatan pengguna jasa.

Selain berfungsi sebagai mekanisme pemulihan kerugian, pertanggungjawaban perdata juga memiliki fungsi preventif melalui *deterrence effect*. Richard Posner menegaskan bahwa kompensasi yang proporsional berperan sebagai mekanisme internalisasi biaya risiko, sehingga mendorong pelaku usaha untuk meningkatkan standar keselamatan dan mengurangi kemungkinan terulangnya kelalaian. Dengan demikian, pertanggungjawaban perdata tidak hanya berfungsi secara korektif, tetapi juga memiliki dimensi preventif dan struktural dalam sistem pengelolaan risiko fasilitas publik.

Pertanggungjawaban atas insiden keselamatan di terminal bandar udara tidak dapat dilepaskan dari konsep *duty of care* yang melekat pada pengelola fasilitas publik. Terminal bandar udara, sebagai ruang publik dengan tingkat mobilitas dan kepadatan yang tinggi, menempatkan pengelola pada kewajiban kehati-hatian yang lebih ketat dibandingkan dengan pengelola fasilitas privat biasa. Kewajiban tersebut mencakup tindakan preventif melalui pemeliharaan berkala fasilitas, penerapan standar keselamatan, pengawasan operasional, serta kesiapsiagaan terhadap potensi risiko yang dapat membahayakan penumpang.¹⁶ Apabila kewajiban kehati-hatian ini tidak dijalankan secara optimal, maka

¹⁶ Noviana Bella Fadhilah and Syifa Fauziah, "Pengaruh Uji Kelaikan Ground Support Equipment Dan Kinerja Ground Support Operator Dalam Mendukung Keselamatan Operasional Di Sisi Udara Bandar Udara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggang Balikpapan," *Jurnal STTKD* 6, no. 2 (2024): 46–58, <https://doi.org/10.56521/jgh.v6i2.1229>.

kelalaian yang terjadi dapat dikualifikasikan sebagai perbuatan melawan hukum yang menimbulkan pertanggungjawaban perdata.

Salah satu contoh nyata dapat dilihat dalam kasus Aisiah Sinta Dewi di Bandara Internasional Kualanamu, Sumatera Utara, di mana korban meninggal dunia akibat terjatuh dari lift terminal bandar udara. Dalam kasus tersebut, keluarga korban hanya menerima santunan sebesar Rp5.000.000,00 (lima juta rupiah) jumlah yang secara substansif tidak sebanding dengan kerugian yang dialami, baik dari aspek kerugian materiil maupun immaterial.¹⁷ Kondisi ini menunjukkan adanya kesenjangan antara konsep pertanggungjawaban perdata secara normatif dengan penerapannya dalam praktik, sekaligus menegaskan pentingnya mekanisme pertanggungjawaban perdata yang lebih jelas, proporsional, dan berorientasi pada pemulihan hak penumpang secara menyeluruh akibat insiden keselamatan di terminal bandar udara.

Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata mensyaratkan terpenuhinya unsur perbuatan melawan hukum, kesalahan, kerugian, dan hubungan kausal sebagai dasar pembebanan pertanggungjawaban perdata. Pengujian terhadap kasus insiden lift di Bandara Internasional Kualanamu perlu dilakukan dengan menelaah secara sistematis keempat unsur tersebut. Keberadaan fasilitas lift yang diduga tidak aman serta tidak berfungsinya sistem pengawasan secara efektif dapat dikualifikasikan sebagai tindakan atau kelalaian dalam penyediaan fasilitas publik yang tidak memenuhi standar keselamatan. Kelalaian pengelola juga dapat dinilai sebagai unsur kesalahan apabila terbukti tidak dilakukan pemeliharaan berkala, tidak tersedia sistem pengamanan yang memadai, atau terjadi keterlambatan dalam merespons hilangnya korban, yang secara hukum termasuk bentuk *negligence*. Kerugian yang timbul bersifat nyata dan serius, meliputi kematian korban, penderitaan psikologis keluarga, serta dampak sosial dan ekonomi yang ditimbulkan. Apabila kematian korban secara faktual berkaitan dengan kegagalan sistem keselamatan lift dan pengawasan terminal, maka terdapat hubungan sebab akibat antara kelalaian pengelola dan kerugian yang terjadi. Dengan demikian, secara normatif keempat unsur perbuatan melawan hukum berpotensi terpenuhi, sehingga terbuka dasar yuridis untuk membebankan pertanggungjawaban perdata kepada pengelola fasilitas terminal bandar udara.

Praktik pemberian santunan dalam kasus insiden keselamatan di terminal bandar udara, sebagaimana terlihat dalam kasus Bandara Internasional Kualanamu, secara yuridis perlu dibedakan secara tegas dari konsep ganti rugi dalam hukum perdata. Santunan pada dasarnya bersifat *ex gratia*, diberikan sebagai bentuk empati atau tanggung jawab moral, tanpa pengakuan eksplisit atas adanya kesalahan atau kelalaian hukum. Sebaliknya, ganti rugi merupakan konsekuensi yuridis dari terbuktinya perbuatan melawan hukum atau wanprestasi, yang bertujuan memulihkan kerugian korban secara proporsional dan berkeadilan.

¹⁷ CNN Indonesia, "Keluarga Wanita Tewas Di Lift Diberi Rp5 Juta Oleh Bandara Kualanamu," CNN Indonesia, 2023.

Ketidajelasan pembedaan antara santunan dan ganti rugi dalam praktik berpotensi mereduksi hak hukum penumpang, karena pemberian santunan sering kali dianggap sebagai penyelesaian akhir tanpa melalui mekanisme pertanggungjawaban perdata yang semestinya. Santunan dan ganti rugi merupakan dua konsep yang berbeda dalam konstruksi pertanggungjawaban hukum perdata. Santunan pada dasarnya bersifat sukarela dan tidak menghapus kewajiban hukum pihak yang bertanggung jawab, sedangkan ganti rugi merupakan konsekuensi hukum yang timbul setelah terbuktinya perbuatan melawan hukum. Perbedaan karakter tersebut menunjukkan bahwa pemberian santunan tidak dapat diposisikan sebagai pengganti pertanggungjawaban perdata apabila seluruh unsur perbuatan melawan hukum telah terpenuhi, karena kewajiban ganti rugi tetap melekat sebagai konsekuensi yuridis atas kerugian yang ditimbulkan. Kondisi ini mencerminkan lemahnya posisi tawar penumpang dalam menghadapi pengelola fasilitas publik, sekaligus menunjukkan masih dominannya pendekatan administratif dibandingkan pendekatan yuridis-substantif dalam penyelesaian insiden keselamatan. Apabila praktik ini terus dibiarkan, maka pertanggungjawaban perdata berisiko tereduksi menjadi formalitas simbolik yang tidak memberikan efek jera maupun pemulihan hak secara utuh.

Bentuk pertanggungjawaban perdata terhadap penumpang yang mengalami kerugian akibat insiden keselamatan di terminal bandar udara dapat diklasifikasikan ke dalam tiga kategori utama.¹⁸ Pertama, ganti kerugian materiil yang didasarkan pada Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, yang memberikan landasan hukum bagi pihak yang dirugikan untuk menuntut penggantian atas kerugian nyata yang timbul akibat perbuatan melawan hukum. Dalam insiden keselamatan di terminal bandar udara, ganti kerugian materiil mencakup biaya perawatan medis, kerusakan atau kehilangan barang milik penumpang, serta kerugian finansial lainnya yang secara langsung berkaitan dengan terganggunya perjalanan akibat insiden tersebut. Hak atas penggantian ini juga dapat diajukan oleh ahli waris apabila insiden mengakibatkan luka berat atau kematian penumpang.

Kedua, ganti kerugian immateriil yang berkaitan dengan penderitaan non-ekonomis, seperti trauma psikologis, rasa takut yang berkepanjangan, serta menurunnya rasa aman penumpang dalam menggunakan fasilitas bandar udara.¹⁹ Meskipun Kitab Undang-Undang Hukum Perdata tidak mengatur secara rinci mengenai bentuk kerugian immateriil, praktik peradilan di Indonesia telah mengakui keberadaan kerugian tersebut sebagai bagian dari pertanggungjawaban perdata. Penentuan nilai kerugian immateriil dalam praktik peradilan Indonesia tidak sepenuhnya bersifat bebas, melainkan berkembang melalui yurisprudensi. Mahkamah Agung dalam berbagai putusan perdata telah menegaskan bahwa kerugian

¹⁸ Columbanus Priaardanto and Ahmad Sudiro, "Tanggungjawab Boeing Company Terhadap Kecelakaan Pesawat Udara Sriwijaya Air SJ182 Terkait Dugaan Cacat Produk," *Jurnal USM Law Review* 7, no. 1 (2024), <https://doi.org/10.26623/julr.v7i1.8463>.

¹⁹ Nada Intan Soraya, "Tanggungjawab Maskapai Atas Ganti Kerugian Immateriil Pada Perkara Wanprestasi Akibat Pembatalan Jadwal Penerbangan (Studi Kasus Putusan MA NO. 2822K/PDT/2014 Tanggal 28 Agustus 2015)," *Legalitas Standing Jurnal Ilmu Hukum* 8, no. 3 (2024): 927–41, <https://doi.org/10.24269/lis.v8i3a.10777>.

immateriil dapat diberikan sepanjang terdapat penderitaan nyata akibat perbuatan melawan hukum, dengan besaran ditentukan berdasarkan kepatutan dan rasa keadilan hakim (*ex aequo et bono*). Dalam Putusan Mahkamah Agung No. 3191 K/Pdt/1984 dan Putusan MA No. 1794 K/Pdt/2004, kompensasi immateriil diberikan untuk penderitaan psikologis dan kehilangan anggota keluarga. Praktik ini menunjukkan bahwa kematian akibat kelalaian fasilitas publik secara normatif dapat menjadi dasar pemberian kompensasi immateriil yang substansial. Dengan demikian, pemberian santunan nominal yang tidak mempertimbangkan penderitaan psikologis dan hilangnya nyawa tidak mencerminkan standar kompensasi immateriil sebagaimana berkembang dalam yurisprudensi.

Pengakuan terhadap kerugian immateriil dalam insiden keselamatan di terminal bandar udara memiliki urgensi tersendiri, mengingat dampak psikologis yang ditimbulkan sering kali bersifat jangka panjang dan tidak kasatmata. Trauma, rasa takut berlebihan, dan hilangnya rasa aman dalam menggunakan transportasi udara dapat memengaruhi kualitas hidup penumpang secara signifikan, bahkan setelah kerugian materiil telah dipulihkan. Dalam konteks ini, pengabaian terhadap kerugian immateriil tidak hanya bertentangan dengan prinsip keadilan korektif, tetapi juga berpotensi mengabaikan dimensi kemanusiaan dalam perlindungan hukum.

Meskipun demikian, penilaian kerugian immateriil masih menghadapi tantangan dalam praktik peradilan, terutama terkait dengan standar kuantifikasi yang objektif dan konsisten. Ketiadaan pedoman yang jelas sering kali menyebabkan hakim atau pihak penyelenggara klaim menetapkan nilai kompensasi secara minimalis.²⁰ Oleh karena itu, diperlukan pendekatan penilaian yang lebih progresif dengan mempertimbangkan tingkat penderitaan korban, dampak psikososial yang dialami, serta derajat kelalaian pihak yang bertanggung jawab. Pendekatan ini penting agar kompensasi immateriil tidak sekadar bersifat simbolik, melainkan benar-benar mencerminkan upaya pemulihan yang adil dan proporsional.

Kerugian yang dialami penumpang akibat insiden keselamatan di terminal bandar udara pada umumnya bersifat kumulatif dan saling berkaitan, sehingga tidak tepat apabila penilaian ganti rugi hanya dibatasi pada kerugian yang bersifat materiil. Dalam perspektif keadilan korektif, kompensasi seharusnya bertujuan mengembalikan korban pada kondisi sedekat mungkin dengan keadaan sebelum terjadinya insiden. Pengakuan terhadap kerugian immateriil seperti penderitaan psikis, trauma, dan hilangnya rasa aman merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari pertanggungjawaban perdata. Pengabaian terhadap dimensi kerugian immateriil berpotensi mengerdilkan makna perlindungan hukum dan menempatkan penumpang semata-mata sebagai objek administratif, bukan sebagai subjek hukum yang hak-haknya harus dipulihkan secara utuh.

²⁰ Mantili Rai, "Ganti Kerugian Immateriil Terhadap Perbuatan Melawan Hukum Dalam Praktik: Perbandingan Indonesia Dan Belanda," *Jurnal Ilmiah Hukum De'Jure* 4, no. 2 (2019): 298–321, <https://journal.unsika.ac.id/index.php/jurnalilmiahhukumdejure/article/download/6460/3229/17049>.

Ketiga, pemulihan hak penumpang sebagai konsumen jasa transportasi udara, yang berlandaskan pada Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, khususnya Pasal 4, yang menegaskan hak konsumen atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam menggunakan jasa. Bentuk pemulihan ini tidak terbatas pada pemberian kompensasi finansial, tetapi juga mencakup langkah-langkah non-finansial seperti penyampaian permintaan maaf secara resmi, penyediaan fasilitas darurat, serta pemberian layanan pengganti yang layak. Lebih lanjut, penerapan pertanggungjawaban perdata tersebut harus dilaksanakan secara proporsional dan konsisten dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 Tahun 2023 yang mengatur standar pelayanan minimum di terminal bandar udara, termasuk kewajiban pengelola bandar udara untuk menjamin keselamatan dan keamanan penumpang selama berada di area terminal.

Mekanisme penerapan pertanggungjawaban perdata terhadap penumpang yang mengalami kerugian akibat insiden keselamatan di terminal bandar udara diawali dengan penentuan pihak yang bertanggung jawab, yang dapat meliputi pengelola terminal bandar udara, maskapai penerbangan, maupun pihak ketiga yang terlibat dalam operasional terminal. Penentuan tanggung jawab tersebut didasarkan pada keterkaitan antara tindakan atau kelalaian pihak terkait dengan terjadinya insiden keselamatan yang menimbulkan kerugian bagi penumpang.²¹ Hubungan hukum antara penumpang dan pengelola terminal bandar udara juga dapat dipahami sebagai hubungan hukum antara konsumen dan pelaku usaha jasa publik. Penumpang yang menggunakan fasilitas terminal pada hakikatnya telah berkontribusi secara ekonomi melalui pembayaran tiket dan biaya pelayanan kebandarudaraan, sehingga berhak memperoleh jaminan keselamatan dan kenyamanan. Dalam perspektif Undang-Undang Perlindungan Konsumen, posisi penumpang sebagai konsumen berada pada kedudukan yang relatif lebih lemah dibandingkan dengan pengelola fasilitas yang memiliki penguasaan penuh atas sarana dan sistem operasional. Pertanggungjawaban perdata harus ditempatkan dalam kerangka perlindungan konsumen yang berorientasi pada pemindahan beban risiko dari konsumen kepada pelaku usaha.

Pembuktian dalam mekanisme pertanggungjawaban perdata memerlukan dukungan alat bukti yang relevan, seperti laporan kejadian dari petugas, rekaman CCTV, keterangan saksi, serta dokumen medis korban. Alat bukti tersebut berfungsi untuk menunjukkan adanya hubungan kausal antara insiden keselamatan di terminal bandar udara dan kerugian yang dialami penumpang. Penyelesaian tuntutan dapat ditempuh melalui klaim administratif atau mediasi sebagai upaya non-litigasi.²² Apabila upaya tersebut tidak menghasilkan penyelesaian yang adil, penumpang atau ahli waris dapat mengajukan gugatan perdata ke

²¹ Shofian Rifan Lindo, "Pengaturan Hukum Pertanggungjawaban Pengangkut Atas Kecelakaan Dalam Pengangkutan Udara Menurut Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan," *Lex Et Societatis* 7, no. 5 (2019), <https://doi.org/10.35796/les.v7i5.24719>.

²² Syaiful Khoiri Harahap, "Analisis Kewenangan Pengadilan Terhadap Putusan Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen Dalam Perlindungan Konsumen," *Jurnal USM Law Review* 7, no. 2 (2024): 1018–34, <https://doi.org/10.26623/julr.v7i2.9262>.

pengadilan berdasarkan Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dan prinsip perlindungan konsumen sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999.

Meskipun mekanisme pertanggungjawaban perdata dalam insiden keselamatan di terminal bandar udara telah memiliki landasan hukum yang relatif lengkap, implementasinya di lapangan masih menghadapi berbagai kendala struktural dan prosedural. Dalam praktik, kompensasi yang diberikan kepada penumpang sering kali tidak mencerminkan tingkat kerugian yang sebenarnya, baik dari aspek ekonomi maupun nonekonomi. Selain itu, proses pengajuan klaim kerap berlangsung berlarut-larut akibat birokrasi yang kompleks dan kurangnya transparansi prosedur. Tidak jarang pula terjadi ketidakjelasan dalam menentukan pihak yang secara hukum bertanggung jawab, terutama ketika insiden melibatkan lebih dari satu subjek hukum, seperti pengelola terminal, maskapai penerbangan, dan pihak ketiga yang terlibat dalam operasional fasilitas bandar udara. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa efektivitas pertanggungjawaban perdata sebagai instrumen perlindungan hukum bagi penumpang masih memerlukan penguatan dalam tataran implementasi.

Pertanggungjawaban perdata atas insiden keselamatan di terminal bandar udara seharusnya dipahami tidak hanya sebagai mekanisme penyelesaian sengketa individual, tetapi juga sebagai instrumen preventif dalam sistem keselamatan penerbangan secara keseluruhan. Nilai ganti rugi yang proporsional dan mekanisme pertanggungjawaban yang transparan memiliki potensi menciptakan tekanan hukum dan ekonomi bagi pengelola fasilitas untuk meningkatkan standar keselamatan.²³ Dengan demikian, hukum perdata berfungsi sebagai sarana *deterrence* terhadap kelalaian, sekaligus mendorong internalisasi biaya risiko keselamatan ke dalam sistem pengelolaan bandar udara.

Apabila pertanggungjawaban perdata diterapkan secara konsisten dan berkeadilan, maka insiden keselamatan tidak lagi dipandang sebagai risiko operasional yang dapat diselesaikan secara administratif semata, melainkan sebagai kegagalan sistem yang memiliki konsekuensi hukum nyata. Pendekatan ini sejalan dengan tujuan perlindungan konsumen dan prinsip akuntabilitas dalam pengelolaan fasilitas publik, serta berkontribusi pada peningkatan kepercayaan masyarakat terhadap sistem transportasi udara.

Pemberian kompensasi yang tidak proporsional dalam praktik menunjukkan bahwa pertanggungjawaban perdata atas insiden keselamatan di terminal bandar udara masih cenderung bersifat simbolik. Kondisi ini tidak hanya merugikan penumpang sebagai korban, tetapi juga melemahkan fungsi preventif dari hukum perdata itu sendiri.²⁴ Apabila nilai ganti rugi tidak mencerminkan tingkat kerugian yang dialami, maka pertanggungjawaban perdata kehilangan daya dorongnya sebagai instrumen pencegah terulangnya insiden serupa. Dengan demikian, pertanggungjawaban perdata seharusnya tidak hanya dipahami sebagai

²³ Riyadh Nadhim Hameed Al-doori and Ali Abbas Rafea, "Legal Protection for the Passenger in the Field of Air Transport," *International Journal Papier Public Review* 4, no. 2 (2023): 62–73, <https://doi.org/10.47667/ijppr.v4i2.234>.

²⁴ Rossano Tito Atmadja and Ahmad Sudiro, "Mengevaluasi Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Dan Kompensasi Dalam Penerbangan Indonesia," *Rechtsidee* 11, no. 2 (2023), <https://doi.org/10.21070/jihr.v12i2.1010>.

kewajiban administratif untuk menyelesaikan klaim, melainkan sebagai mekanisme hukum yang memiliki *deterrent effect* terhadap kelalaian pengelola fasilitas publik.

Secara konseptual, pertanggungjawaban perdata di terminal bandar udara tidak hanya berfungsi sebagai sarana penyelesaian sengketa, tetapi juga memiliki peran strategis dalam pemulihan hak penumpang dan pencegahan terulangnya insiden keselamatan. UU Penerbangan, khususnya Pasal 59, dimaksudkan untuk menegaskan kewajiban penyelenggara penerbangan dan pengelola fasilitas bandar udara dalam menjamin keselamatan, keamanan, serta kenyamanan pengguna jasa. Ketentuan ini mencerminkan prinsip bahwa keselamatan penumpang merupakan tanggung jawab utama yang melekat pada setiap penyelenggara kegiatan penerbangan dan pengelola bandar udara, sehingga kegagalan memenuhi kewajiban tersebut dapat menimbulkan konsekuensi hukum berupa tuntutan pertanggungjawaban perdata.

Selanjutnya, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen memberikan legitimasi hukum bagi penumpang sebagai konsumen jasa transportasi udara untuk menuntut pemenuhan hak-haknya. Maksud pengaturan dalam undang-undang ini adalah memastikan adanya keseimbangan kedudukan antara pelaku usaha dan konsumen, termasuk hak atas keamanan, kenyamanan, serta kompensasi atas kerugian yang dialami. Dalam konteks insiden keselamatan di terminal bandar udara, undang-undang ini memperkuat posisi penumpang untuk menuntut pertanggungjawaban perdata tidak hanya atas kerugian materiil, tetapi juga atas kerugian immateriil yang timbul akibat terganggunya rasa aman dan kenyamanan.

Sementara itu, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, khususnya ketentuan mengenai perbuatan melawan hukum, berfungsi sebagai dasar umum untuk menilai adanya kesalahan atau kelalaian pihak pengelola fasilitas bandar udara. Maksud dari pengaturan ini adalah memberikan mekanisme hukum bagi pihak yang dirugikan untuk memperoleh pemulihan melalui ganti kerugian apabila dapat dibuktikan adanya perbuatan, kerugian, hubungan kausal, dan unsur kesalahan. Dengan demikian, KUHPerdata menjadi instrumen utama dalam menuntut pertanggungjawaban perdata atas insiden keselamatan yang terjadi di lingkungan terminal bandar udara.

Lebih lanjut, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 Tahun 2023 berperan sebagai regulasi teknis yang memperjelas standar pelayanan minimum di terminal bandar udara. Maksud pengaturan ini adalah memastikan bahwa pengelola terminal menyediakan fasilitas yang aman, laik, dan siap digunakan oleh penumpang, termasuk kesiapsiagaan dalam menghadapi kondisi darurat.²⁵ Keberadaan peraturan ini menjadi tolok ukur objektif dalam menilai apakah pengelola terminal telah memenuhi kewajibannya atau justru melakukan kelalaian yang dapat menimbulkan pertanggungjawaban perdata.

²⁵ Nobert Nobert, Hizkia Charles Matheus Sapioper, and Agus Priyanto, "Analysis of Service Quality at Wamena Airport , Jayawijaya Regency," *Polit Journal: Scientific Journal of Politics* 4, no. 3 (2022): 148–61, <https://doi.org/10.33258/polit.v4i3.1135> 148.

Pertanggungjawaban perdata dalam insiden keselamatan di terminal bandar udara harus dipahami sebagai satu kesatuan sistem perlindungan hukum yang tidak hanya berorientasi pada pemenuhan formal norma, tetapi juga pada pemulihan hak penumpang secara substantif. Integrasi antara UU Penerbangan, UU Perlindungan Konsumen, KUHPperdata, dan Permenhub Nomor 41 Tahun 2023 membentuk kerangka hukum yang komprehensif dalam mengatur pertanggungjawaban perdata atas insiden keselamatan di terminal bandar udara. Kerangka ini tidak hanya berfungsi untuk menentukan bentuk ganti rugi materiil dan immateriil, tetapi juga mengarahkan pemulihan hak penumpang secara menyeluruh serta mendorong peningkatan akuntabilitas pengelola fasilitas. Oleh karena itu, pertanggungjawaban perdata dalam konteks ini harus dipahami sebagai instrumen hukum yang bersifat korektif sekaligus preventif, guna menjamin perlindungan penumpang dan meningkatkan standar keselamatan di terminal bandar udara secara berkelanjutan.

3.2 Pihak-Pihak yang dapat Dimintai Pertanggungjawaban Perdata atas Kerugian yang Dialami Penumpang Akibat Insiden Keselamatan di Terminal Bandar Udara

Penentuan pihak-pihak yang dapat dimintai pertanggungjawaban perdata merupakan aspek fundamental dalam penyelesaian kerugian penumpang akibat insiden keselamatan di terminal bandar udara.²⁶ Kompleksitas pengelolaan bandar udara yang melibatkan berbagai subjek hukum dengan fungsi, kewenangan, dan tingkat penguasaan yang berbeda menjadikan pertanggungjawaban perdata tidak selalu dapat dibebankan kepada satu pihak secara tunggal.²⁷ Dalam konteks ini, terminal bandar udara tidak hanya berfungsi sebagai ruang publik, tetapi juga sebagai area operasional yang dikelola secara profesional oleh berbagai entitas hukum yang masing-masing memiliki kewajiban tertentu terhadap keselamatan penumpang.

Dalam perspektif hukum perdata modern, relasi hukum antara para subjek yang terlibat dalam pengelolaan terminal bandar udara tidak dapat dipahami secara parsial, melainkan harus ditempatkan dalam kerangka *risk allocation*. Setiap pihak yang memperoleh manfaat ekonomi dari penyelenggaraan jasa kebandarudaraan pada dasarnya juga memikul risiko hukum atas potensi kerugian yang dialami pengguna jasa. Pertanggungjawaban perdata tidak hanya ditentukan oleh keberadaan hubungan kontraktual langsung dengan penumpang, tetapi juga oleh sejauh mana suatu pihak memiliki kemampuan untuk mencegah, mengendalikan, dan memitigasi risiko keselamatan di lingkungan terminal bandar udara.

Prinsip pertanggungjawaban perdata yang bersumber dari Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, khususnya ketentuan mengenai perbuatan melawan hukum, menempatkan unsur perbuatan, kesalahan, kerugian, dan hubungan sebab akibat sebagai dasar utama

²⁶ Ayu Nrangwesti, Amriyati Amriyati, and Wildani Angkasari, "Strengthening Global Airworthiness Oversight: An Indonesian Perspective On ICAO Standarts and Certification Accountability," *Kanun: Jurnal Ilmu Hukum* 27, no. 3 (2025), <https://doi.org/10.24815/kanun.v27i3.48398>.

²⁷ Adhy Riadhy Arafah and Sarah Amalia Nursani, *Pengantar Hukum Penerbangan Privat* (Jakarta: Prenadamedia Group, 2019).

dalam menentukan pihak yang dapat dimintai tanggung jawab.²⁸ Dalam insiden keselamatan di terminal bandar udara, penerapan prinsip ini menuntut adanya analisis faktual terhadap siapa pihak yang memiliki kewenangan pengendalian, siapa yang memiliki kewajiban pemeliharaan, serta siapa yang secara langsung atau tidak langsung berkontribusi terhadap terjadinya kondisi berbahaya. Karakteristik operasional terminal bandar udara yang bersifat terintegrasi mengakibatkan potensi tumpang tindih tanggung jawab antara pengelola bandar udara, maskapai penerbangan, dan pihak ketiga yang terlibat dalam operasional fasilitas. Kondisi ini menuntut pendekatan hukum yang tidak hanya bersifat formalistik, tetapi juga substantif, dengan menempatkan keselamatan penumpang sebagai kepentingan utama. Oleh karena itu, penentuan pihak yang dapat dimintai pertanggungjawaban perdata harus mempertimbangkan sejauh mana masing-masing pihak telah melaksanakan kewajiban hukum dan standar keselamatan yang melekat pada perannya.

Penentuan pihak yang memikul tanggung jawab tidak hanya berkaitan dengan kewenangan dan pengendalian operasional, tetapi juga harus diuji melalui relevansi Pasal 1367 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang mengatur pertanggungjawaban atas perbuatan orang lain (*vicarious liability*). Ketentuan ini menegaskan bahwa tanggung jawab hukum tidak terbatas pada perbuatan pribadi, melainkan juga mencakup kerugian yang ditimbulkan oleh pihak yang berada di bawah pengawasan atau bertindak berdasarkan hubungan kerja maupun penugasan tertentu. Pada penyelenggaraan operasional terminal bandar udara, pengelola tidak dapat melepaskan tanggung jawab hanya karena pelaksanaan teknis dijalankan oleh pihak ketiga, seperti kontraktor pemeliharaan, operator fasilitas mekanis, atau penyedia jasa keamanan. Sepanjang pihak-pihak tersebut melaksanakan tugas dalam lingkup pengendalian atau kepentingan operasional pengelola terminal, kelalaian yang menimbulkan kerugian tetap dapat dibebankan kepada pemberi kerja atau pemberi penugasan. Pasal 1367 KUHPerdata memperlihatkan bahwa dasar pertanggungjawaban perdata tidak semata bertumpu pada kesalahan langsung, tetapi juga mencakup kegagalan sistem pengawasan dan pengendalian operasional yang berada di bawah otoritas pengelola.

Pendekatan ini sejalan dengan doktrin *duty of care* dalam hukum perdata, yang menekankan bahwa kewajiban kehati-hatian timbul dari penguasaan faktual terhadap sumber bahaya (*source of danger*). Dalam konteks terminal bandar udara, pihak yang memiliki kontrol operasional terhadap fasilitas, alur pergerakan penumpang, serta sistem keselamatan secara inheren memikul tanggung jawab hukum yang lebih besar. Penetapan distribusi tanggung jawab berkaitan erat dengan teori alokasi risiko (*risk allocation theory*) yang berkembang dalam hukum perdata modern, terutama melalui pemikiran Guido Calabresi mengenai analisis ekonomi terhadap hukum kecelakaan.

Calabresi menegaskan bahwa tanggung jawab hukum patut dibebankan kepada pihak yang memiliki kapasitas terbesar untuk mengendalikan sumber risiko, mencegah kerugian, serta menginternalisasi biaya keselamatan ke dalam sistem operasionalnya. Pendekatan ini

²⁸ Sekar Ayu Dita and Atik Winanti, "Analisis Asas Vicarious Liability Dalam Pertanggungjawaban Pengganti Atas Perbuatan Melawan Hukum Pegawai Bank," *Jurnal USM Law Review* 6, no. 2 (2023): 526–42.

diperkuat oleh Richard Posner yang memandang pertanggungjawaban sebagai mekanisme distribusi risiko sekaligus instrumen pencegahan kecelakaan, serta sejalan dengan gagasan Fleming James Jr. yang menekankan pembagian kerugian secara rasional dalam aktivitas berisiko sosial. Kerangka tersebut relevan pada penyelenggaraan kebandarudaraan, di mana pengelola terminal menempati posisi sentral karena menguasai infrastruktur, menetapkan standar operasional, dan menjalankan fungsi pengawasan terhadap seluruh aktivitas di area terminal. Maskapai penerbangan dan pihak ketiga tetap memikul tanggung jawab sesuai lingkup kendali dan manfaat ekonomi yang diperoleh dari kegiatan operasional masing-masing. Pertanggungjawaban perdata tidak semata ditentukan oleh hubungan kontraktual langsung, melainkan oleh distribusi kekuasaan, kontrol terhadap risiko, serta kapasitas pencegahan yang dimiliki setiap pihak, sehingga pembebanan tanggung jawab dapat dilakukan secara proporsional maupun tanggung renteng apabila kerugian timbul dari kegagalan sistem keselamatan yang melibatkan lebih dari satu pelaku.

Pengelola bandar udara menempati posisi sentral dalam pertanggungjawaban perdata atas insiden keselamatan di terminal karena memiliki penguasaan dan pengendalian langsung terhadap fasilitas yang digunakan penumpang. Kedudukan tersebut menimbulkan kewajiban hukum untuk menjamin keselamatan, keamanan, dan kelayakan sarana serta prasarana terminal. Ketentuan dalam UU Penerbangan, khususnya Pasal 59, pada prinsipnya menegaskan bahwa keselamatan pengguna jasa merupakan tanggung jawab penyelenggara penerbangan dan pengelola fasilitas bandar udara. Oleh karena itu, apabila insiden keselamatan terjadi akibat kegagalan pemeliharaan fasilitas, lemahnya pengawasan, atau tidak dipenuhinya standar keselamatan, pengelola bandar udara dapat dinilai telah melakukan kelalaian dalam menjalankan kewajiban hukumnya dan dapat dimintai pertanggungjawaban perdata.

Pada praktik penyelenggaraan kebandarudaraan di Indonesia, pengelola bandar udara sering kali berupaya membatasi tanggung jawabnya melalui klausula internal atau mekanisme santunan sukarela. Namun, secara yuridis, pembatasan tanggung jawab semacam ini tidak dapat mengesampingkan kewajiban hukum yang bersumber dari peraturan perundang-undangan. Prinsip *exoneration clause* yang merugikan konsumen bahkan berpotensi dinyatakan batal demi hukum apabila bertentangan dengan ketentuan perlindungan konsumen dan asas keadilan. Pengelola bandar udara tidak dapat berlindung di balik pendekatan administratif semata untuk menghindari pertanggungjawaban perdata atas insiden keselamatan.

Kelalaian pengelola bandar udara mencerminkan pelanggaran terhadap kewajiban kehati-hatian yang seharusnya melekat pada pihak yang mengelola fasilitas publik. Pertanggungjawaban perdata dalam hal ini tidak hanya berfungsi sebagai sarana pemulihan kerugian penumpang, tetapi juga memiliki dimensi preventif untuk mendorong peningkatan

standar keselamatan dan akuntabilitas pengelola fasilitas.²⁹ Dengan demikian, penenaan pertanggungjawaban perdata terhadap pengelola bandar udara merupakan konsekuensi logis dari perannya dalam sistem keselamatan terminal dan sejalan dengan tujuan perlindungan hukum terhadap penumpang sebagai pihak yang dirugikan.

Dimensi preventif dari pertanggungjawaban perdata menjadi sangat relevan dalam konteks terminal bandar udara yang berfungsi sebagai ruang publik berisiko tinggi. Penenaan tanggung jawab hukum yang tegas terhadap pengelola fasilitas berpotensi mendorong investasi berkelanjutan dalam pemeliharaan infrastruktur, peningkatan sistem pengawasan, serta pelatihan sumber daya manusia. Dengan demikian, pertanggungjawaban perdata tidak hanya berorientasi pada pemulihan kerugian pasca-insiden, tetapi juga berfungsi sebagai instrumen pengendalian risiko keselamatan (*safety governance*) dalam penyelenggaraan kebandarudaraan.

Kewajiban pengelola bandar udara dalam menjamin keselamatan penumpang juga diperjelas melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 Tahun 2023 yang menetapkan standar pelayanan minimum di terminal bandar udara. Pengaturan ini dimaksudkan untuk memastikan bahwa seluruh fasilitas terminal diselenggarakan secara aman, laik, dan mampu merespons kondisi darurat secara cepat dan efektif. Dalam perspektif pertanggungjawaban perdata, keberadaan peraturan ini memiliki fungsi penting sebagai parameter normatif dalam menilai apakah pengelola bandar udara telah memenuhi kewajiban hukumnya atau justru melakukan kelalaian dalam penyelenggaraan pelayanan. Dengan demikian, pelanggaran terhadap standar pelayanan minimum dapat dijadikan dasar untuk menilai adanya kesalahan yang menimbulkan kerugian bagi penumpang. Standar pelayanan minimum sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 Tahun 2023 juga memiliki implikasi pembuktian dalam sengketa perdata. Ketentuan tersebut dapat dijadikan *benchmark* objektif untuk menilai ada atau tidaknya kelalaian pengelola bandar udara. Apabila terbukti bahwa fasilitas terminal tidak memenuhi standar yang telah ditetapkan regulator, maka unsur kesalahan dalam perbuatan melawan hukum pada prinsipnya telah terpenuhi tanpa perlu pembuktian yang berlebihan dari pihak penumpang.

Selain pengelola bandar udara, maskapai penerbangan juga merupakan pihak yang dapat dimintai pertanggungjawaban perdata, khususnya apabila insiden keselamatan berkaitan dengan tahapan pelayanan penumpang yang berada dalam ruang lingkup tanggung jawab maskapai. Hubungan hukum antara maskapai dan penumpang telah terbentuk sejak dimulainya proses pra-penerbangan, sehingga kewajiban perlindungan terhadap keselamatan penumpang tidak terbatas pada fase penerbangan semata.³⁰ Oleh karena itu, meskipun insiden terjadi di area terminal, maskapai tetap dapat dimintai pertanggungjawaban perdata apabila terbukti lalai dalam pengaturan proses boarding,

²⁹ Dudi Mulyadi, Tri Yanuarita, and Herry M Polontoh, "Perbuatan Melawan Hukum Dalam Paradigma Hukum Progresif: Refleksi Atas Kesadaran Berhukum," *Semarang Law Review* 6, no. 1 (2025): 22–35, <https://doi.org/10.26623/slr.v6i1.11446>.

³⁰ Sigar Aji Poerana, "Bagaimana Cara Menuntut Ganti Kerugian Dari Maskapai Penerbangan?," [Hukumonline.com](https://hukumonline.com), 2023.

pengawasan terhadap penumpang, atau koordinasi operasional dengan pengelola terminal. Pertanggungjawaban ini sejalan dengan prinsip perlindungan pengguna jasa transportasi udara sebagaimana diatur dalam UU Penerbangan, yang menempatkan keselamatan penumpang sebagai kewajiban fundamental penyelenggara jasa angkutan udara.

Pertanggungjawaban maskapai penerbangan dalam konteks ini juga perlu dianalisis melalui prinsip *chain of service*. Pelayanan kepada penumpang merupakan suatu rangkaian yang tidak terputus antara pengelola terminal dan maskapai penerbangan. Oleh karena itu, kegagalan koordinasi antara kedua pihak yang berujung pada insiden keselamatan tidak dapat dibebankan sepenuhnya kepada salah satu pihak saja. Maskapai tetap berkewajiban memastikan bahwa proses pelayanan penumpang dilakukan dalam lingkungan yang aman dan terkoordinasi dengan baik, termasuk di area terminal bandar udara.

Kedudukan penumpang sebagai konsumen jasa transportasi udara semakin diperkuat oleh Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, yang bertujuan memberikan jaminan perlindungan hukum terhadap keamanan, kenyamanan, dan keselamatan konsumen dalam menggunakan jasa. Dalam konteks ini, maskapai penerbangan dapat dimintai pertanggungjawaban perdata apabila gagal memenuhi kewajiban perlindungan tersebut, termasuk dalam situasi insiden keselamatan yang terjadi di lingkungan terminal bandar udara. Undang-undang ini memberikan dasar hukum bagi penumpang untuk menuntut pemulihan hak atas kerugian yang dialami, baik yang bersifat materiil maupun immateriil. Karena di dalam konteks perlindungan konsumen, penumpang berada pada posisi tawar yang lemah dibandingkan dengan pelaku usaha jasa kebandarudaraan. Oleh karena itu, pendekatan pertanggungjawaban perdata harus mengedepankan prinsip *consumer oriented justice*, di mana beban risiko dan tanggung jawab lebih besar ditempatkan pada pelaku usaha yang memiliki kapasitas ekonomi dan teknis untuk mengelola keselamatan. Pendekatan ini sejalan dengan tujuan Undang-Undang Perlindungan Konsumen untuk menciptakan keseimbangan dan keadilan substantif dalam hubungan hukum antara konsumen dan pelaku usaha.

Lebih lanjut, pihak ketiga yang terlibat dalam operasional terminal bandar udara juga memiliki potensi tanggung jawab perdata. Pihak ketiga ini mencakup perusahaan penyedia jasa keamanan, pemeliharaan fasilitas, kebersihan, serta kontraktor teknis yang bertanggung jawab atas instalasi dan perawatan sarana tertentu.³¹ Apabila insiden keselamatan disebabkan oleh kesalahan teknis, kelalaian pelaksanaan pekerjaan, atau kegagalan sistem yang berada dalam lingkup tanggung jawab pihak ketiga, maka pertanggungjawaban perdata dapat dibebankan kepada pihak tersebut berdasarkan prinsip perbuatan melawan hukum dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Namun demikian, tanggung jawab pihak ketiga tidak menghapus kewajiban pengelola bandar udara, mengingat pengelola tetap memiliki fungsi pengawasan dan pengendalian terhadap seluruh kegiatan operasional di area terminal.

³¹ Jin-Hwan Bae and Jin-Woo Park, "Research into Individual Factors Affecting Safety within Airport Subsidiaries," *MDPI* 13, no. 9 (2021), <https://doi.org/10.3390/su13095219>.

Keterlibatan pihak ketiga dalam operasional terminal bandar udara juga menimbulkan implikasi penerapan asas *vicarious liability*, khususnya apabila pihak ketiga bertindak atas dasar perjanjian kerja atau penugasan dari pengelola bandar udara. Pengelola bandar udara tetap dapat dimintai pertanggungjawaban perdata atas perbuatan pihak ketiga, sepanjang perbuatan tersebut dilakukan dalam rangka pelaksanaan tugas yang diberikan. Pendekatan ini penting untuk mencegah terjadinya pengalihan tanggung jawab secara tidak adil kepada pihak yang secara struktural lebih lemah.

Dalam keadaan tertentu, pertanggungjawaban perdata dapat bersifat bersama-sama atau tanggung renteng, terutama apabila insiden keselamatan merupakan akibat dari kelalaian kolektif beberapa pihak. Pendekatan ini mencerminkan prinsip keadilan substantif dan perlindungan hukum bagi penumpang sebagai pihak yang dirugikan, karena penumpang tidak dibebani kewajiban untuk menguraikan secara rinci kesalahan masing-masing pihak. Cukup dibuktikan bahwa kerugian yang dialami merupakan akibat dari kegagalan sistem keselamatan terminal bandar udara yang melibatkan lebih dari satu subjek hukum.³²

Penerapan tanggung renteng dalam insiden keselamatan terminal bandar udara mencerminkan perkembangan hukum perdata yang semakin menekankan perlindungan terhadap korban. Penumpang tidak seharusnya dibebani dengan kompleksitas struktur organisasi dan kontraktual antarpelaku usaha kebandarudaraan. Fokus utama harus diarahkan pada pemulihan kerugian penumpang secara efektif, sementara pembagian tanggung jawab internal antarpihak dapat diselesaikan melalui mekanisme regres atau klaim internal setelah kewajiban terhadap korban dipenuhi.

Dengan demikian, pihak-pihak yang dapat dimintai pertanggungjawaban perdata atas kerugian penumpang akibat insiden keselamatan di terminal bandar udara meliputi pengelola bandar udara, maskapai penerbangan, serta pihak ketiga yang terlibat dalam operasional dan pemeliharaan fasilitas terminal. Penentuan tanggung jawab masing-masing pihak harus dilakukan melalui analisis normatif dan faktual yang mengaitkan peran, kewenangan, serta tingkat kelalaian terhadap terjadinya insiden keselamatan. Pendekatan ini penting untuk memastikan bahwa pertanggungjawaban perdata tidak berhenti pada aspek formal, tetapi benar-benar berfungsi sebagai instrumen perlindungan hukum dan pemulihan hak penumpang secara efektif dan berkeadilan.

4. PENUTUP

Penelitian ini menunjukkan bahwa pertanggungjawaban perdata atas insiden keselamatan di terminal bandar udara tidak terbatas pada santunan administratif, tetapi mencakup kewajiban ganti rugi materiil dan immateriil serta pemulihan hak penumpang berdasarkan konstruksi perbuatan melawan hukum, kewajiban kehati-hatian pada fasilitas publik berisiko tinggi, dan prinsip perlindungan konsumen. Pertanggungjawaban tersebut tidak bersifat tunggal, melainkan dapat melibatkan pengelola bandar udara, maskapai

³² Adelia Setya Ayu and Yudho Taruno Muryanto, "Perlindungan Hukum Terhadap Investor Melalui Prinsip Keterbukaan Dalam Mekanisme Securities Crowdfunding (SCF)," *Jurnal USM Law Review* 8, no. 3 (2025): 1338–61, <https://doi.org/10.26623/julr.v8i2.12438>.

penerbangan, dan pihak ketiga sesuai lingkup pengendalian, manfaat ekonomi, serta kontribusi terhadap timbulnya risiko, baik secara sendiri-sendiri maupun tanggung renteng. Temuan konseptual penelitian ini menegaskan model pertanggungjawaban multipihak berbasis alokasi risiko yang menempatkan tanggung jawab pada pihak dengan kapasitas terbesar dalam pengendalian dan pencegahan risiko serta menuntut standar kewajiban kehati-hatian yang lebih tinggi pada pengelola fasilitas publik berisiko tinggi. Kerangka ini menempatkan hukum perdata tidak hanya sebagai mekanisme kompensasi, tetapi juga sebagai instrumen pengendalian risiko dan peningkatan akuntabilitas penyelenggara fasilitas publik. Berdasarkan temuan tersebut, penelitian ini merekomendasikan penegasan regulatif mengenai konstruksi tanggung jawab multipihak, standar kompensasi yang proporsional, serta mekanisme penyelesaian klaim yang transparan dan berorientasi pada pemulihan korban melalui harmonisasi hukum perdata, hukum penerbangan, dan perlindungan konsumen.

DAFTAR PUSTAKA

- Aji, M. Rosseno. "Aisiah Sinta Dewi Tewas Di Lift Kualanamu, Keluarga Hanya Dapat Uang Duka Rp 5 Juta." *TEMPO*. 2023.
- Aji, Seno Bayu, and Sri Sutarwati. "Implementasi Standar Pelayanan Pesawat Udara Menurut PM Nomor 41 Tahun 2023 Tentang Pelayanan Jasa Kebandarudaraan Di Bandar Udara Tunggul Wulung Cilacap." *Jurnal Kewarganegaraan* 8, no. 1 (2024). <https://doi.org/10.31316/jk.v8i1.6239>.
- Al-doori, Riyadh Nadhim Hameed, and Ali Abbas Rafea. "Legal Protection for the Passenger in the Field of Air Transport." *International Journal Papier Public Review* 4, no. 2 (2023): 62–73. <https://doi.org/10.47667/ijppr.v4i2.234>.
- Arafah, Adhy Riadhy, and Sarah Amalia Nursani. *Pengantar Hukum Penerbangan Privat*. Jakarta: Prenadamedia Group, 2019.
- Atmadja, Rossano Tito, and Ahmad Sudiro. "Mengevaluasi Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Dan Kompensasi Dalam Penerbangan Indonesia." *Rechtsidee* 11, no. 2 (2023). <https://doi.org/10.21070/jihr.v12i2.1010>.
- Ayu, Adelia Setya, and Yudho Taruno Muryanto. "Perlindungan Hukum Terhadap Investor Melalui Prinsip Keterbukaan Dalam Mekanisme Securities Crowdfunding (SCF)." *Jurnal USM La* 8, no. 3 (2025): 1338–61. <https://doi.org/10.26623/julr.v8i2.12438>.
- Badri, Syaiful, Pristika Handayani, and Tri Anugrah Rizki. "Ganti Rugi Terhadap Perbuatan Melawan Hukum Dan Wanprestasi Dalam Sistem Hukum Perdata." *Jurnal USM Law Review* 7, no. 2 (2024): 974. <https://doi.org/10.26623/julr.v7i2.9440>.
- Bae, Jin-Hwan, and Jin-Woo Park. "Research into Individual Factors Affecting Safety within Airport Subsidiaries." *MDPI* 13, no. 9 (2021). <https://doi.org/10.3390/su13095219>.
- Bahreisy, Budi, Hidayat Hidayat, and Ferdy Saputra. "Responsibility Airline For Civil Aviation Safety For Dangerous." *Delegata: Jurnal Ilmu Hukum* 7, no. 1 (2022): 30–41. <https://doi.org/10.30596/delegalata.v>.
- Destiya, Destiya, and Tuhana Tuhana. "Pertanggungjawaban Keselamatan Penumpang Pengangkutan Udara Di Masa Pandemi COVID-19 Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan." *Jurnal Privat Law* 13, no. 1 (2025).

- <https://doi.org/10.20961/privat.v13i2.53509>.
- Dita, Sekar Ayu, and Atik Winanti. "Analisis Asas Vicarious Liability Dalam Pertanggungjawaban Pengganti Atas Perbuatan Melawan Hukum Pegawai Bank." *Jurnal USM Law Review* 6, no. 2 (2023): 526–42.
- Fadhilah, Noviana Bella, and Syifa Fauziah. "Pengaruh Uji Kelaikan Ground Support Equipment Dan Kinerja Ground Support Operator Dalam Mendukung Keselamatan Operasional Di Sisi Udara Bandar Udara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggang Balikpapan." *Jurnal STTKD* 6, no. 2 (2024): 46–58. <https://doi.org/10.56521/jgh.v6i2.1229>.
- Gulo, Suarman. "Perancangan Terminal Penumpang Bandar Udara Internasional Binaka Gunungsitoli, Nias Tema Arsitektur Futuristik." Universitas Quality Berastagi, 2023.
- Hakim, Mulia Rachman, and Gunawan Djajaputra. "Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Sebagai Penumpang Yang Mengalami Kerugian Materiil Dan Immateriil Dikarenakan Maskapai Yang Membatalkan Jadwal Penerbangan." *Syntax Literate: Jurnal Ilmiah Indonesia* 9, no. 1 (2024). <https://doi.org/10.36418/syntax-literate.v9i1.14784>.
- Harahap, Syaiful Khoiri. "Analisis Kewenangan Pengadilan Terhadap Putusan Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen Dalam Perlindungan Konsumen." *Jurnal USM Law Review* 7, no. 2 (2024): 1018–34. <https://doi.org/10.26623/julr.v7i2.9262>.
- Herwin, Herwin, Polter Gultom, and Mardianis Mardianis. "Tinjauan Yuridis Pertanggungjawaban Maskapai Penerbangan Atas Kecelakaan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan." *Iblam Law Review* 3, no. 3 (2023). <https://doi.org/10.52249/ilr.v3i3.159>.
- Indonesia, CNN. "Keluarga Wanita Tewas Di Lift Diberi Rp5 Juta Oleh Bandara Kualanamu." CNN Indonesia, 2023.
- Johansyah, Maulana Alif Wafa Al Magribi. "Laporan Magang-Aktifitas Bongkar Dan Muat Petikemas PT. Bandar Bukit Barisan Di Dermaga Terminal Petikemas Surabaya." STIA Manajemen dan Kepelabuhan Barunawati Surabaya, 2025.
- Lindo, Shofian Rifan. "Pengaturan Hukum Pertanggungjawaban Pengangkut Atas Kecelakaan Dalam Pengangkutan Udara Menurut Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan." *Lex Et Societatis* 7, no. 5 (2019). <https://doi.org/10.35796/les.v7i5.24719>.
- Mantili Rai. "Ganti Kerugian Immateriil Terhadap Perbuatan Melawan Hukum Dalam Praktik: Perbandingan Indonesia Dan Belanda." *Jurnal Ilmiah Hukum De'Jure* 4, no. 2 (2019): 298–321. <https://journal.unsika.ac.id/index.php/jurnalilmiahhukumdejure/article/download/6460/3229/17049>.
- Marpaung, Kapler A. "Tragedi Bandara Kualanamu Dan Pentingnya Asuransi Tanggung Gugat." *kompas.com*, 2023.
- Mulyadi, Dudi, Tri Yanuaria, and Herry M Polontoh. "Perbuatan Melawan Hukum Dalam Paradigma Hukum Progresif: Refleksi Atas Kesadaran Berhukum." *Semarang Law Review* 6, no. 1 (2025): 22–35. <https://doi.org/10.26623/slr.v6i1.11446>.
- Nobert, Nobert, Hizkia Charles Matheus Sapioper, and Agus Priyanto. "Analysis of Service Quality at Wamena Airport , Jayawijaya Regency." *Polit Journal: Scientific Journal of Politics* 4, no. 3 (2022): 148–61. <https://doi.org/10.33258/polit.v4i3.1135> 148.
- Nrangwesti, Ayu, Amriyati Amriyati, and Wildani Angkasari. "Strengthening Global

- Airworthiness Oversight: An Indonesian Perspective On ICAO Standarts and Certification Accountability.” *Kanun: Jurnal Ilmu Hukum* 27, no. 3 (2025). <https://doi.org/10.24815/kanun.v27i3.48398>.
- Poerana, Sigar Aji. “Bagaimana Cara Menuntut Ganti Kerugian Dari Maskapai Penerbangan?” *Hukumonline.com*, 2023.
- Prasetyo, Muhammad Agus, Supriyadi Supriyadi, Diah Sulistyani, and Zaenal Arifin. “Reposisi Pelaksanaan Penyelesaian Sengketa Perdata Dengan Gugatan Sederhana (Small Claim Court).” *Jurnal USM Law Review* 4, no. 2 (2022): 905. <https://doi.org/10.26623/julr.v5i1.4237>.
- Priaardanto, Columbanus, and Ahmad Sudiro. “Tanggungjawab Boeing Company Terhadap Kecelakaan Pesawat Udara Sriwijaya Air SJ182 Terkait Dugaan Cacat Produk.” *Jurnal USM Law Review* 7, no. 1 (2024). <https://doi.org/10.26623/julr.v7i1.8463>.
- Sibatuara, Enjelina, and Amad Sudiro. “Regulations Without Protection State Failure in Safeguarding Passenger Rights.” *Jurnal Ilmu Hukum Kyadiren* 7, no. 1 (2025). <https://doi.org/10.46924/jihk.v7i1.297>.
- Situmorang, Josua Pebrunto Mangihut, Hasim Purba, Sunarmi Sunarmi, and Dedi Harianto. “Legal Protection for Airline Passengers Experiencing Loss of Cabin Baggage During Flights.” *Locus: Jurnal Konsep Ilmu Hukum* 4, no. 3 (2024). <https://doi.org/10.56128/jkih.v4i3.401>.
- Soraya, Nada Intan. “Tanggungjawab Maskapai Atas Ganti Kerugian Immateril Pada Perkara Wanprestasi Akibat Pembatalan Jadwal Penerbangan (Studi Kasus Putusan MA NO. 2822K/PDT/2014 Tanggal 28 Agustus 2015).” *Legalitas Standing Jurnal Ilmu Hukum* 8, no. 3 (2024): 927–41. <https://doi.org/10.24269/ls.v8i3a.10777>.
- Waluyo, Bing. “Kajian Terhadap Perbuatan Melawan Hukum Berdasarkan Pada Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.” *Cakrawala Hukum: Majalah Ilmiah Fakultas Hukum Universitas Wijayakusuma* 24, no. 1 (2022): 14–22. <https://doi.org/10.51921/chk.v24i1.186>.
- Wibowo, Evan Fernando Agung, and Ahmad Sudiro. “Airline Legal Liability for Lost Cabin Baggage.” *Jurnal Ilmu Hukum Kyadiren* 7, no. 1 (2025). <https://doi.org/10.46924/jihk.v7i1.279>.