

PERLINDUNGAN HUKUM BAGI OPERATOR TERMINAL DALAM MENGHADAPI PENGADUAN ATAS KECELAKAAN DAN KERUGIAN DI AREA TERMINAL

Anselmus Dhake¹, Subekti², Sri Astutik³

^{1,2,3}Fakultas Hukum, Universitas Dr. Soetomo Surabaya

Email : ansellogadhake@gmail.com

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji pertanggungjawaban hukum dan bentuk perlindungan hukum bagi operator terminal dalam menghadapi pengaduan atas kecelakaan dan kerugian di area terminal. Metode penelitian yang digunakan adalah metode normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan konseptual. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tanggung jawab operator terminal dapat bersifat berdasarkan kelalaian maupun tanggung jawab mutlak. Pengaduan yang diajukan oleh pengguna jasa seringkali tidak hanya bersifat administratif, tetapi juga berpotensi menjadi sengketa hukum. Oleh karena itu, operator terminal harus mampu menjalankan perannya sebagai pemediasi dalam penyelesaian non-litigatif. Perlindungan hukum bagi operator dapat dilakukan melalui langkah preventif seperti penerapan SOP dan SPM, serta langkah represif melalui mediasi dan pendampingan hukum. Selain itu, dalam konteks perlindungan konsumen dan sistem asuransi lalu lintas, operator terminal juga memiliki peran dalam mendukung pemulihian hak korban. Penelitian ini menyimpulkan bahwa operator terminal berada pada posisi strategis antara tanggung jawab hukum dan kebutuhan perlindungan hukum yang seimbang.

Kata Kunci : Perlindungan hukum, operator terminal, pengaduan, kecelakaan kerugian.

ABSTRACT

This study aims to examine legal liability and forms of legal protection for terminal operators in dealing with complaints regarding accidents and losses within the terminal area. The research method used is normative, employing statutory and conceptual approaches. The findings indicate that the liability of terminal operators may arise from negligence or strict liability. Complaints filed by service users are often not only administrative in nature but may also develop into legal disputes. Therefore, terminal operators must be able to perform their role as mediators in non-litigation dispute resolution. Legal protection for operators can be carried out through preventive measures such as the implementation of SOPs and MSS, as well as repressive measures through mediation and legal assistance. In addition, within the context of consumer protection and traffic insurance systems, terminal operators also play a role in supporting the restoration of victims' rights. This study concludes that terminal operators occupy a strategic position between legal liability and the need for balanced legal protection.

Keywords: Legal protection, terminal operator, complaints, accidents, losses

INTRODUCTION

Kecelakaan dan kerugian yang terjadi di area terminal menjadi salah satu permasalahan yang cukup signifikan, tidak hanya bagi para penumpang yang menggunakan jasa transportasi, tetapi juga bagi pengusaha dan operator terminal. Terminal merupakan fasilitas yang sangat vital dalam sistem transportasi, karena menjadi titik pertemuan bagi berbagai moda transportasi yang melibatkan bongkar muat barang dan penumpang. Oleh karena itu, keberadaan terminal harus dikelola dengan baik untuk menghindari terjadinya

kecelakaan yang dapat menimbulkan kerugian material maupun non-material (Ramadhani & Arianto, 2023).

Kecelakaan yang terjadi di terminal bisa beragam bentuknya, mulai dari kecelakaan lalu lintas, kecelakaan kerja, hingga kecelakaan yang melibatkan fasilitas terminal itu sendiri. Sebagai contoh, kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan angkutan umum atau kendaraan pribadi yang keluar-masuk terminal, kecelakaan yang disebabkan oleh kurangnya pengawasan terhadap kondisi fisik fasilitas terminal seperti lift, eskalator, atau tangga, serta kecelakaan yang terjadi karena kelalaian operator terminal dalam mengelola keselamatan di area tersebut (Gijre & Ram, 2023).

Kecelakaan dan kerugian di terminal dapat disebabkan oleh berbagai faktor yang saling terkait. Salah satu faktor utama yang sering menjadi penyebab adalah kelalaian dalam pengelolaan terminal. Kelalaian ini bisa mencakup banyak hal, seperti tidak adanya prosedur keselamatan yang jelas, kurangnya pelatihan bagi pekerja terminal, atau ketidakmampuan operator dalam mengelola risiko-risiko yang ada. Ketidaktelitian dalam pengelolaan juga dapat mencakup tidak diperhatikannya kebutuhan infrastruktur yang aman dan memadai bagi penumpang dan kendaraan, yang berpotensi meningkatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan.

Faktor lainnya adalah kurangnya pengawasan yang baik. Pengawasan yang lemah terhadap aktivitas di terminal dapat menyebabkan adanya pelanggaran terhadap aturan keselamatan dan menyebabkan situasi yang berisiko. Sebagai contoh, kurangnya pengawasan terhadap kegiatan bongkar muat barang atau kendaraan yang parkir sembarangan dapat menyebabkan kecelakaan dan kerugian lainnya. Selain itu, pengawasan terhadap penggunaan fasilitas transportasi, seperti bus atau kendaraan umum yang tidak layak, juga dapat meningkatkan potensi terjadinya kecelakaan di area terminal (Yen, Hsu, Ye, Shang, & Wu, 2022).

Kondisi infrastruktur yang tidak memadai juga menjadi faktor penting dalam terjadinya kecelakaan di terminal angkutan umum (Baldassarra, Marinacci, & Ricci, 2024). Banyak terminal yang belum dilengkapi dengan fasilitas yang memadai untuk mendukung keselamatan dan kenyamanan penumpang, seperti area peristirahatan yang tidak aman, penerangan yang kurang, serta tanda-tanda atau petunjuk yang tidak jelas. Hal ini tentu saja

meningkatkan risiko kecelakaan, baik yang melibatkan penumpang maupun operator yang bekerja di terminal tersebut.

Operator terminal angkutan umum memiliki peran yang sangat penting dalam pengelolaan fasilitas terminal, terutama terkait dengan keselamatan dan kenyamanan pengunjung, penumpang, serta seluruh pihak yang terlibat dalam kegiatan di area terminal. Sebagai pengelola utama fasilitas transportasi, operator bertanggung jawab atas pengawasan dan pemeliharaan fasilitas yang ada, serta memastikan bahwa setiap kegiatan yang terjadi di dalamnya berlangsung dengan aman dan sesuai dengan peraturan yang berlaku. Tugas ini mencakup berbagai aspek, mulai dari perencanaan fasilitas yang sesuai standar, pengaturan lalu lintas kendaraan (Irianto, Tinggi, & Kedirgantaraan, 2024), hingga pelaksanaan prosedur keselamatan yang dapat mencegah terjadinya kecelakaan dan kerugian.

Ketidaksesuaian fasilitas dengan standar keselamatan yang berlaku juga sering menjadi dasar gugatan terhadap operator terminal. Banyak terminal yang belum dilengkapi dengan fasilitas yang sesuai dengan kebutuhan pengunjung, seperti area pejalan kaki yang tidak aman, kurangnya tempat duduk yang nyaman, atau fasilitas penyandang disabilitas yang tidak memadai. Hal ini dapat menimbulkan kerugian atau kecelakaan yang melibatkan penumpang atau pengguna jasa transportasi.

Dalam menghadapi berbagai gugatan yang dilayangkan akibat kecelakaan dan kerugian di area terminal. Oleh karena itu perlindungan hukum bagi operator terminal sangatlah penting untuk diperhatikan. Dalam hal ini, perlindungan hukum yang tepat dan jelas akan memberikan kepastian hukum bagi operator terminal sehingga mereka dapat menjalankan tugas dan tanggung jawabnya dengan lebih tenang dan terarah, tanpa harus merasa terancam oleh gugatan-gugatan yang tidak berdasar. Adanya kepastian hukum ini juga memungkinkan operator terminal untuk lebih fokus dalam meningkatkan kualitas pengelolaan terminal dan menjaga keselamatan pengunjung serta pengguna jasa transportasi.

Deskripsi latar belakang yang sudah diuraikan menunjukkan pentingnya dilakukan penelitian ini. Banyak penelitian yang mengkaji pertanggungjawaban hukum dalam konteks transportasi, terutama terkait dengan kecelakaan yang melibatkan pengemudi atau perusahaan angkutan. Namun, penelitian yang secara spesifik fokus pada perlindungan

hukum bagi operator terminal dalam menghadapi gugatan terkait kecelakaan dan kerugian di terminal masih terbatas. Kebanyakan studi lebih fokus pada pengelolaan terminal atau tanggung jawab operator transportasi umum dan kurang memberikan perhatian pada mekanisme hukum yang melindungi operator terminal sebagai entitas terpisah.

Penelitian ini berfokus pada analisis sistem hukum yang adil bagi semua pihak yang terlibat, yaitu operator terminal dan pihak yang dirugikan akibat kecelakaan dan kerugian. Penelitian ini akan mengeksplorasi konsep keadilan dalam penyelesaian sengketa yang lebih berbasis pada keadilan restoratif, yang tidak hanya mencari siapa yang bersalah, tetapi juga memperhatikan bagaimana solusi dapat menguntungkan semua pihak. Ini memberikan sudut pandang baru dalam mengatasi masalah gugatan hukum di sektor terminal

RESEARCH RESULTS AND DISCUSSION

1. Penerapan Diversi Dalam Penyelesaian Kasus Narkoba Yang Melibatkan Anak Yang Berkonflik Dengan Hukum Di Polres Mojokerto

Dari pengumpulan data penelitian, diperoleh data unggap kasus sebagai berikut:

Tabel 2. Data Ungkap Kasus Narkoba POLRES Mojokerto

Tahun	Jumlah LP (Laporan Polisi)	Jumlah Tersangka (TSK)	Sabu	Ganja (gram)	PIL (butir)
2023	99	113	83	1	30
2024	126	145	123	1	42
Naik/turun	27	32	40	0	12
Prosentase	27.27	28.32	48.19	0.00	40.00

Data: Satserse Narkoba Polres Mojokerto, 2025

Berdasarkan data unggap kasus yang diperoleh dari Polres Mojokerto menunjukkan upaya pemberantasan tindak pidana narkotika oleh POLRES Mojokerto menunjukkan tren peningkatan signifikan pada tahun 2024 dibandingkan dengan tahun sebelumnya. Berdasarkan data yang tersedia, jumlah Laporan Polisi (LP) meningkat dari 99 kasus pada tahun 2023 menjadi 126 kasus pada tahun 2024, atau naik sebesar 27,27%. Peningkatan ini

berbanding lurus dengan jumlah tersangka (TSK) yang berhasil diamankan, yaitu dari 113 orang menjadi 145 orang, mengalami pertumbuhan sebesar 28,32%.

Salah satu indikator yang paling mencolok adalah peningkatan jumlah barang bukti jenis sabu yang berhasil diamankan, dari 83 gram pada tahun 2023 menjadi 123 gram pada tahun 2024, atau naik sebesar 48,19%. Sementara itu, jumlah barang bukti ganja tetap konstan di angka 1 gram pada kedua tahun, menunjukkan stagnasi atau bahkan kemungkinan pergeseran pola konsumsi narkotika di wilayah tersebut. Selain itu, barang bukti berupa pil (yang kemungkinan besar merupakan obat-obatan terlarang atau psikotropika) juga mengalami kenaikan signifikan dari 30 butir menjadi 42 butir, setara dengan peningkatan 40,00%. Data ini mencerminkan efektivitas tindakan represif yang dilakukan aparat, sekaligus menunjukkan bahwa peredaran narkoba masih menjadi ancaman serius di wilayah Mojokerto. Peningkatan jumlah kasus dan barang bukti yang berhasil diungkap juga dapat ditafsirkan sebagai bentuk intensifikasi operasi kepolisian, namun sekaligus mengindikasikan tingginya dinamika peredaran narkotika yang memerlukan strategi penanganan yang lebih menyeluruh, termasuk pendekatan preventif dan rehabilitatif.

Peningkatan angka pengungkapan kasus dan barang bukti tersebut mencerminkan tantangan yang semakin kompleks dalam upaya penanggulangan peredaran narkotika di daerah. Fenomena ini juga menunjukkan urgensi perlunya peningkatan koordinasi lintas sektor, termasuk dalam penguatan pendekatan rehabilitatif dan preventif berbasis komunitas, terutama untuk kelompok usia rentan seperti anak dan remaja. Pendekatan hukum yang integratif dan berbasis pada prinsip restorative justice sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2012 tentang Sistem Peradilan Pidana Anak, serta penegakan pidana khusus sesuai dengan Undang-Undang Nomor 35 Tahun 2009 tentang Narkotika, menjadi dasar normatif penting dalam merumuskan langkah-langkah kebijakan ke depan.

Pendekatan ini perlu dilakukan mengingat dari kasus yang pernah ditangani terdapat kasus yang melibatkan anak dibawah umur. Kapolres Mojokerto, AKBP Feby Hutagalung, dalam keterangan pers yang disampaikan di Mapolres Mojokerto pada hari Rabu tanggal 12 februari 2020, mengungkapkan bahwa dari hasil pengungkapan kasus narkotika tersebut, pihaknya berhasil mengamankan sebanyak 13 orang tersangka. Di antara para tersangka

tersebut, terdapat satu orang yang masih berstatus anak di bawah umur (Jatimnow.com, 2020).

"Dari keseluruhan tersangka yang diamankan, terdapat satu pelaku yang diketahui masih di bawah umur," jelas Kapolres saat merilis hasil penangkapan kasus tindak pidana narkotika. Lebih lanjut, beliau menyampaikan bahwa dalam operasi penindakan tersebut, aparat berhasil menyita sejumlah barang bukti berupa narkotika jenis sabu-sabu dengan total berat mencapai 18,68 gram serta 2.124 butir pil double L. Keberadaan pelaku anak dalam perkara ini menjadi perhatian khusus, mengingat anak merupakan kelompok rentan yang memerlukan pendekatan hukum yang berbeda sesuai dengan prinsip keadilan restoratif dan perlindungan anak dalam sistem peradilan pidana sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2012 tentang Sistem Peradilan Pidana Anak (UU SPPA).

2. Faktor yang mempengaruhi keberhasilan atau kegagalan diversi dalam penyelesaian kasus narkoba yang melibatkan anak yang berkonflik dengan hukum di polres mojokerto

Keberhasilan atau kegagalan implementasi restorative justice dalam kasus narkoba yang melibatkan anak di bawah umur di wilayah Polres Mojokerto dipengaruhi oleh faktor hukum (kesesuaian syarat diversi), sosial (dukungan masyarakat), institusional (sumber daya dan sarana pendukung), serta psikologis (dukungan keluarga dan kesadaran anak). Oleh karena itu, pendekatan yang bersifat holistik dan berbasis kolaborasi antar-lembaga sangat dibutuhkan agar pendekatan pemulihan ini tidak hanya menjadi slogan, tetapi dapat memberikan keadilan substantif bagi anak dan masyarakat.

Dalam kerangka hukum positif Indonesia, pelaksanaan diversi sebagai bagian dari pendekatan keadilan restoratif memiliki batasan yuridis yang tegas. Hal ini sebagaimana diatur dalam Pasal 7 ayat (2) Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2012 tentang Sistem Peradilan Pidana Anak (UU SPPA), yang menyatakan bahwa proses diversi tidak dapat diterapkan apabila tindak pidana yang dilakukan oleh anak mengandung tiga unsur pengecualian, yaitu: pertama, tindak pidana tersebut diancam dengan pidana penjara lebih dari tujuh tahun; kedua, anak melakukan tindak pidana berulang (residivis); dan ketiga, anak terlibat dalam kejahatan yang terorganisir atau merupakan bagian dari sindikat kriminal.

Klausul pengecualian ini didasarkan pada pertimbangan bahwa diversi hanya layak diberikan kepada pelaku anak yang berkonflik dengan hukum dalam perkara ringan dan non-sistemik, di mana pendekatan pemulihan dianggap lebih produktif ketimbang penghukuman. Namun, dalam praktik penanganan kasus narkotika, banyak anak yang ditemukan tidak sekadar sebagai pengguna pasif, melainkan telah dilibatkan secara sadar maupun tidak sadar dalam jaringan pengedaran narkotika yang terorganisir. Ketika anak berperan aktif sebagai kurir, pengedar, atau simpul logistik dalam sindikat narkotika, maka tindak pidana yang dilakukan masuk dalam kategori serius yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 35 Tahun 2009 tentang Narkotika, dengan ancaman pidana yang umumnya melebihi tujuh tahun. Akibatnya, secara yuridis, perkara tersebut tidak memenuhi syarat untuk dialihkan ke jalur diversi.

Dengan demikian, anak yang terlibat dalam jaringan pengedaran narkoba tetap harus menjalani proses peradilan pidana di bawah yurisdiksi pengadilan anak. Meskipun hak-haknya tetap dilindungi sesuai ketentuan UU SPPA, seperti pendampingan hukum, pemeriksaan tertutup, serta perlakuan yang mempertimbangkan aspek usia dan perkembangan psikososial, namun pendekatan pemidanaan tetap ditempuh sebagai konsekuensi dari beratnya kejahanatan yang dilakukan. Hal ini menunjukkan bahwa dalam pelaksanaan keadilan restoratif melalui diversi, terdapat prinsip selektivitas yang ketat demi menjaga keseimbangan antara perlindungan anak dan kepentingan hukum serta rasa keadilan masyarakat

CONCLUSIONS AND ADVICE

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dilakukan, dapat ditarik beberapa kesimpulan bahwa: Pertanggungjawaban hukum operator terminal dalam menghadapi pengaduan atas kecelakaan dan kerugian di area terminal meliputi tanggung jawab berdasarkan kelalaian (negligence) dan tanggung jawab mutlak (strict liability). Operator terminal dapat dimintai pertanggungjawaban apabila terbukti lalai dalam menyediakan fasilitas yang aman, melakukan pengawasan, atau menjalankan prosedur operasional. Bahkan dalam kondisi operator telah menjalankan tugas sesuai ketentuan, tanggung jawab tetap dapat muncul akibat risiko melekat pada fasilitas publik yang dikelolanya.

Bentuk Perlindungan hukum bagi operator terminal dalam menghadapi pengaduan dapat diwujudkan melalui pendekatan preventif dan represif. Pendekatan preventif mencakup penyusunan SOP, pemenuhan standar pelayanan minimum (SPM), serta pendokumentasian seluruh kegiatan pengawasan dan kejadian insiden. Sedangkan pendekatan represif mencakup pembelaan hukum terhadap pengaduan yang tidak berdasar serta fasilitasi penyelesaian non-litigasi melalui mediasi administratif. Dalam sistem hukum lalu lintas di Indonesia, operator terminal juga memiliki posisi penting dalam mendukung penyelesaian pengaduan melalui mediasi, terutama ketika pengaduan melibatkan unsur kecelakaan yang diatur dalam Pasal 229, Pasal 310, dan Pasal 311 UU LLAJ. Selain itu, mereka juga turut mendukung hak korban atas perlindungan konsumen (UUPK) dan hak atas asuransi kecelakaan lalu lintas berdasarkan UU No. 33 dan 34 Tahun 1964.

Berdasarkan simpulan mengenai pentingnya tanggung jawab operator terminal, maka saran yang dapat dikemukakan dalam penelitian ini adalah perlunya memperkuat langkah preventif dengan menyusun dan memperbarui SOP serta memastikan pemenuhan Standar Pelayanan Minimum (SPM). Dengan dokumentasi pengawasan dan insiden yang baik, operator tidak hanya melindungi pengguna jasa, tetapi juga memiliki dasar hukum yang kuat dalam menghadapi potensi pengaduan.

- a. Karena operator terminal tetap dapat dimintai pertanggungjawaban meskipun telah melaksanakan tugas sesuai aturan, maka diperlukan langkah-langkah untuk optimalisasi mekanisme mediasi administratif serta pemanfaatan skema asuransi kecelakaan lalu lintas. Hal ini akan memudahkan penyelesaian sengketa secara adil tanpa membebani proses litigasi, sekaligus menjamin hak korban sesuai amanat UUPK dan UU Asuransi Lalu Lintas.

REFERENSI

Alawiyah, T., & Budimansyah, D. (2018). Enhancing Society Civic Virtue Through Awareness of Traffic Discipline BT - Proceedings of the Annual Civic Education Conference (ACEC 2018) (pp. 484–487). Atlantis Press. <https://doi.org/10.2991/acec-18.2018.111>

Baldassarra, A., Marinacci, C., & Ricci, S. (2024). *Risk assessment for passengers on station platforms: a quantitative approach*. <https://doi.org/10.5592/CO/CETRA.2024.1535>

Barraivecchio, J. A. (2013). The tort of negligence. *Legaldate*, 25(4), 4–7. Retrieved from <https://search.informit.org/doi/10.3316/ielapa.519322097952168>

Bulan, Z. I. B., Panjaitan, H., & Widiarty, W. S. (2023). PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENGELOLA TERMINAL PETI KEMAST TERHADAP KERUSAKAN PETI KEMAS DALAM

PELAYANAN BONGKAR MUAT PETI KEMAS. *JOURNAL SYNTAX IDEA*, 5(12).

Cho, Y.-J., & Lee, H.-S. (2024). An empirical analysis for improving safety management at incheon international passenger terminal. *Korean Logist. Res. Assoc.*, 34(5), 1–10. <https://doi.org/10.17825/klr.2024.34.5.1>

Dhermawan, D. (2020). Tanggung Jawab Perusahaan Angkutan Darat Kepada Pihak Ketiga Atas Perbuatan Melanggar Hukum Yang dilakukan Pegawainya (Studi Kasus Terhadap Putusan MA Nomor 04/Pdt.G/2013/PN.Psr. *Fakultas Hukum Universitas Mataram*.

Dishub. (2021). *Anjab - UPTD Terminal - Operator Terminal*. Retrieved from <https://www.scribd.com/document/500521772/60-Anjab-UPTD-Terminal-Operator-Terminal-1>

Firman, F., Anatami, D., Simatupang, B., Erniyanti, E., & Respatiromo, S. (2024). Legal analysis of Consumer Protection towards passenger safety in sea transportation. *International Journal of Education and Literature*, 3(2), 117–127. <https://doi.org/10.55606/ijel.v3i2.117>

Gijre, V., & Ram, S. (2023). Spatial and Temporal Pattern of Bus Crashes in City Bus Transport: Case of Delhi Transport Corporation (DTC). *India. Journal of Road Safety*, 34(4), 11–19. <https://doi.org/10.33492/JACRS-D-22-00025>

Gunarri, J., Erdianto, & Edorita, W. (2015). PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PENGATUR LALU LINTAS UDARA SIPIL ATAS KECELAKAAN PESAWAT TERBANG BERDASARKAN UNDANG- UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 1 TAHUN 2009 TENTANG PENERBANGAN Juan Gunarri G. *JOM Fakultas Hukum*, II(II). Retrieved from <https://media.neliti.com/media/publications/34465-ID-pertanggungjawaban-pidana-pengatur-lalu-lintas-udara-sipil-atas-kecelakaan-pesawat.pdf>

Gustania Dora Pereira Soares De Jesus, & Septiyani Putri Astutik. (2023). Analisis Kinerja Petugas Terminal Service Officer (TSO) Terhadap Pengawasan Fasilitas Pt Angkasa Pura I Bandar Udara Internasional El Tari Kupang. *Jurnal Kajian Dan Penalaran Ilmu Manajemen*, 1(3), 116–126. <https://doi.org/10.59031/jkpm.v1i3.109>

Hariyono, D. W., & Prawesthi, W. (2015). Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Umum Di Surabaya. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTRANSLOG)*, 2(2), 177. <https://doi.org/10.54324/j.mtl.v2i2.120>

HS, S., & Nurbani, E. S. (2014). Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Disertasi dan Tesis. *Buku Kedua. Jakarta: Rajawali Pers*.

Irianto, G. R., Tinggi, S., & Kedirgantaraan, T. (2024). Analisis Peran Petugas Terminal Service Officer (TSO) Terhadap Kelancaran Operasional di Area Check In Terminal Internasional Bandara I Gusti Ngurah Rai Bali Gilberth Ricarson Irianto bandar udara ini dikelola oleh PT . Angkasa Pura I (Persero). Sebag, 3(3).

Lubis, M. (2022). LEGAL RESPONSIBILITY OF PUBLIC TRANSPORT BUS DRIVERS DUE TO AN ACCIDENT WHICH CAUSED A PASSENGER TO DIE BASED LAW NUMBER 22 OF 2019 REGARDING TRAFFIC AND ROAD TRANSPORT (Study of the Decision of the Simalungun District Court Number 55/Pid.Sus/2019/PN Sim). *Jurnal Darma Agung*, 30, 917. <https://doi.org/10.46930/ojsuda.v30i3.2515>

Mariyah, N., Handayati, N., & Prawesthi, W. (2025). PERTANGGUNGJAWABAN PERUSAHAAN PENGANGKUTAN LAUT TERHADAP KETERLAMBATAN PENGIRIMAN BARANG BERDASARKAN UNDANG – UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008. *COURT REVIEW: Jurnal Penelitian Hukum (e-ISSN: 2776-1916)*, 5(04 SE-HUKUM PIDANA), 9–17. <https://doi.org/10.69957/cr.v5i04.1969>

Marzuki, P. M. (2017). *Penelitian Hukum: Edisi Revisi*. Prenada Media.

Muhammad, A. (2004). Hukum dan Penelitian Hukum. Cet. 1.

Nurazilla, Hasanah, U., & Samariadi. (2024). TANGGUNG JAWAB PT . PELINDO MULTI TERMINAL TERHADAP KERUSAKAN BARANG PENGGUNA JASA DALAM KEGIATAN BONGKAR MUAT DI PELABUHAN DUMAI RESPONSIBILITY OF PT . PELINDO MULTI TERMINAL FOR DAMAGE TO USER GOODS DURING LOADING AND UNLOADING. *Jurnal Das Sollen*, 10(2).

Öz, C., & Topaloglu, N. Y. (2023). Message Based Terminal Manager for Public Transportation Systems. In *2023 IEEE International Smart Cities Conference (ISC2)* (pp. 1–7). <https://doi.org/10.1109/ISC257844.2023.10293500>

Prasetyo, D., & Andry, H. (2019). Pelaksanaan Standar Kesetaraan Pelayanan Minimal Angkutan Umum Massal Berbasis Jalan Pada Bus Trans Metro Pekanbaru. *PUBLIKA : Jurnal Ilmu Administrasi Publik*, 5(1), 55–71. [https://doi.org/10.25299/jiap.2019.vol5\(1\).3607](https://doi.org/10.25299/jiap.2019.vol5(1).3607)

Ramadhani, W., & Arianto, S. (2023). Pertanggungjawaban Kerugian PT Jasa Raharja Pada Kecelakaan Penumpang Angkutan Umum yang Sedang di Sewa. *Media Iuris*, 6, 307–322. <https://doi.org/10.20473/mi.v6i2.36006>

Surahman, & Islah, K. (2023). Analisis Implementasi Kebijakan Sanksi Administrasi pada Pelanggaran Kendaraan Umum yang Tidak Singgah pada Terminal Seksi Operasional Suku Dinas Perhubungan Jakarta Selatan. *Akunt. Keuang.*, 1(02), 100–108. <https://doi.org/10.58812/sak.v1i02.69>

Yen, C.-D., Hsu, S.-W., Ye, K.-D., Shang, kuo-chung, & Wu, C.-H. (2022). A safety compliance model for container terminal operations: the roles of the safety climate, non-compliance cost and safety self-efficacy. *Maritime Policy & Management*, 51, 1–15. <https://doi.org/10.1080/03088839.2022.2089754>

Yunita, H., Aron, K., & Ferreira, J. N. D. (2023). Legal Protection and Liability for Multimodal Transport Operators in The Transport of Dangerous and Toxic Goods. *Pandecta Research Law Journal*, 18(1), 150–158. <https://doi.org/10.15294/pandecta.v18i1.42153>

Republik Indonesia. (1847). *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata)*.

Republik Indonesia. (1964). *Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1964 Nomor 47.

Republik Indonesia. (1964). *Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1964 Nomor 48.

Republik Indonesia. (1999). *Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 42.

Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96.