

TANGGUNG JAWAB KAPAL MOTOR (KM) SEBAGAI PENGANGKUT ATAS KERUSAKAN BARANG SAAT BONGKAR MUAT DI PELABUHAN DULIONONG

Rinto Malote¹

Universitas Tribuana Kalabahi

e-mail: rintomalote10@gmail.com

Diterima: 28/08/2026; Direvisi: 04/09/2026; Diterbitkan: 30/09/2026

ABSTRAK

Kegiatan pengangkutan sepeda motor melalui kapal motor di Pelabuhan Dulionong menghadapi risiko kerusakan barang pada tahap bongkar muat yang masih dilakukan secara manual dengan fasilitas terbatas. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis bentuk tanggung jawab kapal motor sebagai pengangkut apabila sepeda motor jatuh ke laut saat proses bongkar muat berdasarkan hukum positif Indonesia. Penelitian ini menggunakan jenis penelitian hukum empiris dengan sifat deskriptif-analitis dan pendekatan yuridis empiris. Data diperoleh melalui observasi, kuesioner, wawancara singkat, dan studi kepustakaan terhadap data primer dan sekunder, kemudian dianalisis secara kualitatif dengan membandingkan fakta lapangan dan ketentuan hukum yang berlaku. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penggunaan papan kayu dan tenaga manusia dalam bongkar muat meningkatkan risiko kerusakan kendaraan. Tanggung jawab pengangkut tetap melekat sejak kendaraan diterima hingga diserahkan kepada pemilik, termasuk selama proses bongkar muat. Apabila kerusakan terjadi akibat kelalaian awak kapal, porter, atau pihak yang bekerja untuk kepentingan pengangkut, pengangkut berkewajiban memberikan ganti rugi, kecuali dapat membuktikan adanya keadaan memaksa. Penyelesaian kerugian umumnya dilakukan melalui musyawarah dengan ganti rugi sebagian, sehingga masih terdapat kesenjangan antara ketentuan hukum dan praktik. Penelitian ini mengimplikasikan perlunya peningkatan standar keselamatan, pengawasan, pembinaan, dan pemahaman hukum bagi pengangkut serta perlindungan yang lebih efektif bagi pemilik barang.

Kata Kunci: tanggung jawab pengangkut, kapal motor, bongkar muat, kerusakan barang, pelayaran

ABSTRACT

The transport of motorcycles via motor vessels at Dulionong Port entails a risk of cargo damage during loading and unloading operations, which are currently performed manually using limited facilities. This study aims to identify and analyze the liability of the motor vessel acting as the carrier in the event that a motorcycle falls into the sea during loading or unloading, in accordance with Indonesian positive law. The study employs empirical legal research with a descriptive-analytical nature and a socio-legal approach. Data were gathered through observation, questionnaires, brief interviews, and a literature review of primary and secondary sources, followed by qualitative analysis comparing field realities with applicable legal provisions. The findings indicate that the use of wooden planks and manual labor during loading and unloading increases the risk of vehicle damage. The carrier's liability remains in effect from the moment the vehicle is received until it is handed over to the owner, including during the

loading and unloading process. If damage occurs due to the negligence of the crew, porters, or parties acting on the carrier's behalf, the carrier is obligated to provide compensation, unless it can prove the existence of force majeure. Loss settlements are typically reached through negotiation involving partial compensation, revealing a gap between legal provisions and actual practice. The study highlights the need for improved safety standards, supervision, guidance, and legal awareness among carriers, as well as more effective protection for cargo owners.

Keywords: carrier liability, motor vessel, loading and unloading, damaged goods, shipping.

PENDAHULUAN

Pengangkutan laut mempunyai peranan penting dalam mendukung mobilitas masyarakat dan distribusi barang di wilayah kepulauan. Dalam praktik pelayaran rakyat, Kapal Motor (KM) tidak hanya mengangkut penumpang, tetapi juga barang, termasuk sepeda motor milik penumpang. Hubungan tersebut melahirkan hak dan kewajiban antara pengangkut dan pemilik barang, yaitu pengangkut wajib menyelenggarakan pengangkutan dan menjaga keselamatan barang sampai tujuan. Hatta et al. (2021) menegaskan bahwa risiko kerugian dalam pengangkutan barang melalui laut dapat muncul selama pelayaran, pemuatan, pembongkaran, maupun penyimpanan, sehingga keselamatan barang harus dipertanggungjawabkan oleh pengangkut. Pandangan ini sejalan dengan Febrianti dan Nabila (2024) yang menyebut bahwa pengangkutan barang melalui laut memiliki risiko yang cukup tinggi pada tahap pemuatan, pelayaran, dan pembongkaran, baik berupa kerugian, kerusakan, maupun kehilangan barang.

Permasalahan muncul ketika kegiatan bongkar muat sepeda motor pada kapal motor rakyat masih dilakukan dengan sarana dan metode sederhana. Kondisi tersebut ditemukan di Pelabuhan Dulionong, Kabupaten Alor, tempat kegiatan bongkar muat masih mengandalkan tenaga manusia dan alat bantu sederhana. Keterbatasan semacam ini bukan persoalan yang berdiri sendiri. Alauddin et al. (2023) menemukan adanya kekurangan fasilitas dan peralatan pada bongkar muat di pelabuhan kelas II Raja Ampat, sedangkan Aris et al. (2024) melaporkan bahwa tenaga kerja bongkar muat di Pelabuhan Bangsalae, Kabupaten Wajo, masih dikelola melalui kelompok tidak resmi dengan fasilitas pelabuhan yang belum memadai. Di sisi lain, Fajri et al. (2026) menempatkan kecepatan, ketepatan, dan keselamatan sebagai indikator efektivitas bongkar muat, dan Jupri et al. (2026) menunjukkan bahwa penilaian risiko pada pelayaran bongkar muat kapal bertujuan mengenali potensi ancaman serta menentukan langkah pengendaliannya. Dengan kondisi fasilitas yang terbatas, risiko kerusakan kendaraan menjadi persoalan yang perlu diperhatikan, terutama ketika proses pemindahan kendaraan dilakukan dari kapal menuju dermaga.

Secara normatif, tanggung jawab pengangkut terhadap barang telah memperoleh dasar hukum dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD, 1847) dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (UU Pelayaran, 2008). Pasal 468 ayat (1) KUHD mengatur kewajiban pengangkut untuk menjaga keselamatan barang sejak barang diterima sampai diserahkan. Ayat (2) mewajibkan pengangkut mengganti kerugian karena barang tidak diserahkan atau rusak, kecuali ia membuktikan bahwa hal itu akibat kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya, sifat atau cacat barang itu sendiri, atau kesalahan pengirim, sedangkan ayat (3) menyatakan pengangkut bertanggung jawab atas tindakan orang yang dipekerjakannya dan atas benda yang digunakannya dalam pengangkutan (Gampahiang et al., 2025). Selanjutnya, Pasal 40 ayat (1) dan Pasal 41 ayat (1) UU Pelayaran mengatur tanggung jawab pengangkut terhadap keselamatan dan keamanan barang serta kerugian akibat musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut. Hatta et al. (2021) menjelaskan bahwa

prinsip tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan laut memberikan perlindungan kepada pengguna jasa ketika kerugian terjadi, dan Hamid et al. (2022) menelaah prinsip tersebut secara khusus untuk kerusakan barang muatan.

Persoalan tanggung jawab menjadi semakin penting ketika kerusakan terjadi pada tahap bongkar muat. Tan et al. (2023) menjelaskan bahwa tanggung jawab pengangkut atas barang berlangsung sejak barang dimuat sampai dikeluarkan dari kapal, dengan beban pembuktian ketiadaan kesalahan berada pada pengangkut. Nurazilla et al. (2024) menelaah tanggung jawab perusahaan terminal atas kerusakan barang pengguna jasa dalam kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Dumai beserta penyelesaian ganti ruginya, sedangkan Erlangga et al. (2021) menunjukkan bahwa kerugian pada bongkar muat dapat bersumber dari kelalaian tenaga kerja bongkar muat, keadaan cuaca, maupun pihak lain. Bridail et al. (2024) mengkaji putusan Mahkamah Agung Nomor 2665 K/Pdt/2022 yang memperlihatkan bahwa kerusakan barang dapat pula terjadi pada proses pembongkaran di pelabuhan, dan Siahaan et al. (2025) membahas tanggung jawab perusahaan ekspedisi kepada pengguna jasa angkutan laut yang mengalami kehilangan dan kerusakan barang di area pelabuhan. Gampahiang et al. (2025) menekankan pentingnya perlindungan hukum bagi pemilik barang dalam bongkar muat, termasuk penyelesaian klaim secara kekeluargaan sebelum ditempuh jalur non-litigasi dan litigasi.

Kajian-kajian tersebut umumnya membahas barang niaga, peti kemas, atau kegiatan bongkar muat yang dikelola badan usaha pelabuhan. Penelitian ini melengkapinya dengan data lapangan tentang pengangkutan sepeda motor milik penumpang pada kapal motor di pelabuhan rakyat, tempat kesepakatan masih bersifat lisan dan bongkar muat dilakukan secara manual. Berdasarkan kondisi tersebut, penelitian ini mengajukan pertanyaan: bagaimana bentuk tanggung jawab kapal motor (KM) sebagai pengangkut saat terjadi kerusakan berupa jatuhnya unit sepeda motor ke laut pada proses bongkar muat? Penelitian bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis bentuk tanggung jawab pengangkut atas peristiwa tersebut berdasarkan hukum positif Indonesia. Penelitian ini berkontribusi pada pengembangan kajian hukum perdata dan hukum pengangkutan laut dengan menghadirkan gambaran empiris mengenai pelaksanaan tanggung jawab pengangkut pada konteks pengangkutan laut rakyat. Kajian ini juga penting untuk mengidentifikasi kesenjangan antara ketentuan hukum dan praktik penyelesaian kerugian yang selama ini lebih banyak dilakukan melalui musyawarah dengan ganti rugi yang belum selalu mencerminkan kerugian pemilik barang secara penuh.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian hukum empiris dengan sifat deskriptif-analitis dan pendekatan yuridis empiris. Penelitian dilakukan di Pelabuhan Dulionong, Kabupaten Alor, dengan objek penelitian berupa tanggung jawab Kapal Motor (KM) sebagai pengangkut terhadap kerusakan sepeda motor pada saat proses bongkar muat. Subjek penelitian terdiri atas 10 pengangkut Kapal Motor (KM) dan 2 orang Syahbandar. Pemilihan responden didasarkan pada keterlibatan langsung mereka dalam kegiatan pengangkutan, pengawasan, dan proses bongkar muat di Pelabuhan Dulionong.

Data penelitian terdiri atas data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui observasi langsung terhadap praktik pengangkutan dan bongkar muat sepeda motor, penyebaran kuesioner kepada 10 pengangkut Kapal Motor (KM) dan 2 Syahbandar, serta wawancara untuk memperoleh informasi mengenai pelaksanaan bongkar muat, bentuk kesepakatan pengangkutan, risiko kerusakan, dan penyelesaian kerugian. Data sekunder diperoleh melalui

studi kepustakaan terhadap peraturan perundang-undangan dan bahan hukum yang berkaitan dengan tanggung jawab pengangkut dan pengangkutan laut.

Data yang diperoleh dianalisis secara kualitatif dengan menghubungkan temuan empiris di Pelabuhan Dulionong dengan ketentuan hukum yang mengatur tanggung jawab pengangkut. Analisis dilakukan dengan membandingkan praktik bongkar muat, bentuk kesepakatan antara pengangkut dan pemilik kendaraan, serta penyelesaian kerugian dengan ketentuan dalam KUHD, KUHPerdara, dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Hasil analisis kemudian digunakan untuk menentukan bentuk tanggung jawab hukum pengangkut ketika sepeda motor mengalami kerusakan atau jatuh ke laut selama proses bongkar muat.

Kerangka analisis mencakup klasifikasi prinsip tanggung jawab pengangkut, yaitu tanggung jawab berdasarkan kesalahan, berdasarkan praduga (*presumption of liability*), dan tanggung jawab mutlak (Hartono et al., 2026; Tan et al., 2023), serta *Gevaarzettungstheorie* yang digunakan untuk menilai kewajiban pencegahan bagi pihak yang menjalankan kegiatan berisiko. Rujukan kepustakaan dalam artikel ini dibatasi pada artikel jurnal ilmiah terbitan 2021–2026 dan peraturan perundang-undangan yang menjadi dasar analisis. Karena responden terbatas pada 10 pengangkut dan 2 Syahbandar, hasil penelitian tidak dimaksudkan untuk generalisasi statistik, melainkan untuk memberikan gambaran mendalam mengenai praktik dan penerapan norma di lokasi penelitian.

HASIL PENELITIAN

A. Hasil

Praktik Pengangkutan Sepeda Motor

Hasil penelitian terhadap 10 pengangkut Kapal Motor (KM) menunjukkan bahwa seluruh responden menyatakan kapal motor yang mereka operasikan sering mengangkut sepeda motor milik penumpang. Seluruh responden juga menyatakan bahwa pemilik sepeda motor pada umumnya ikut dalam perjalanan sebagai penumpang. Selain itu, seluruh responden menyatakan bahwa pemilik kendaraan membayar biaya tambahan untuk pengangkutan sepeda motor. Temuan tersebut menunjukkan bahwa pengangkutan sepeda motor telah menjadi bagian dari pelayanan pengangkutan KM di Pelabuhan Dulionong dan bukan kegiatan yang bersifat insidental.

Dari aspek hubungan hukum, seluruh responden menyatakan bahwa pengangkutan sepeda motor dilakukan berdasarkan kesepakatan lisan. Tidak ditemukan penggunaan perjanjian tertulis sebagai bentuk utama kesepakatan pengangkutan kendaraan. Kondisi ini menunjukkan bahwa praktik pengangkutan di lokasi penelitian masih sangat bergantung pada hubungan kepercayaan antara pemilik kendaraan dan pengangkut.

Proses Bongkar Muat

Hasil penelitian menunjukkan bahwa proses bongkar muat sepeda motor masih dilakukan secara sederhana. Sebagian besar responden menyatakan bahwa proses bongkar muat dilakukan oleh awak kapal, sedangkan sebagian lainnya menyatakan adanya keterlibatan pemilik kendaraan. Dengan demikian, awak kapal memiliki peranan langsung dalam menentukan keamanan kendaraan selama proses pemindahan.

Data penelitian menunjukkan bahwa 6 responden menggunakan papan kayu sebagai alat bantu utama untuk menurunkan sepeda motor, sedangkan 4 responden melakukan proses secara manual. Temuan ini menjadi bukti konkret bahwa fasilitas bongkar muat kendaraan di lokasi penelitian masih sederhana. Penggunaan papan kayu sebagai jalur pemindahan membuat

keamanan kendaraan sangat bergantung pada keterampilan, kehati-hatian, dan pengawasan manusia.

Seluruh responden menyatakan bahwa terdapat prosedur dalam pelaksanaan bongkar muat. Namun, prosedur tersebut lebih banyak didasarkan pada kebiasaan dan pengalaman awak kapal dan belum dituangkan dalam bentuk standar operasional prosedur tertulis.

Keterlibatan Awak Kapal dan Tenaga Tambahan

Penelitian juga menemukan keterlibatan tenaga tambahan, seperti porter atau buruh bongkar muat, dalam kondisi tertentu. Keterlibatan tersebut dilakukan untuk membantu pemindahan kendaraan. Namun, hubungan hukum utama tetap berada antara pemilik kendaraan dan pengangkut karena kendaraan diserahkan kepada pihak KM untuk diangkut.

Penyelesaian Kerugian

Apabila terjadi kerusakan kendaraan, hasil penelitian menunjukkan bahwa penyelesaian lebih banyak dilakukan melalui musyawarah atau kekeluargaan. Ganti rugi yang diberikan tidak selalu berupa penggantian seluruh kerugian yang dialami pemilik kendaraan. Selain itu, sebagian besar responden belum memahami secara jelas ketentuan mengenai tanggung jawab pengangkut dalam KUHD dan Undang-Undang Pelayaran.

Pandangan Syahbandar

Hasil responden dari pihak Syahbandar menunjukkan bahwa tanggung jawab atas kerusakan barang pada prinsipnya berada pada pengangkut apabila kerusakan terjadi karena kelalaian awak kapal dalam proses bongkar muat. Temuan ini menunjukkan bahwa dari sisi pengawasan pelabuhan, kegiatan bongkar muat masih dipandang sebagai bagian dari rangkaian kegiatan yang berada dalam lingkup tanggung jawab pengangkut.

Ringkasan temuan lapangan disajikan pada Tabel 1.

Tabel 1

Ringkasan Temuan Lapangan di Pelabuhan Dulionong

Aspek	Temuan
Responden	10 pengangkut Kapal Motor (KM) dan 2 Syahbandar
Pengangkutan sepeda motor	Seluruh responden sering mengangkut sepeda motor milik penumpang; pemilik ikut sebagai penumpang dan membayar biaya tambahan
Bentuk kesepakatan	Kesepakatan lisan; tidak ditemukan perjanjian tertulis sebagai bentuk utama
Alat bantu bongkar muat	6 responden memakai papan kayu; 4 responden melakukan secara manual
Prosedur	Seluruh responden menyatakan ada prosedur, berdasarkan kebiasaan dan pengalaman, belum berupa SOP tertulis
Pelaksana	Sebagian besar awak kapal; sebagian melibatkan pemilik kendaraan; porter atau buruh dalam kondisi tertentu
Penyelesaian kerugian	Umumnya melalui musyawarah; ganti rugi tidak selalu penuh; sebagian besar responden belum memahami ketentuan KUHD dan UU Pelayaran
Pandangan Syahbandar	Tanggung jawab pada prinsipnya berada pada pengangkut bila kerusakan terjadi karena kelalaian awak kapal

B. Pembahasan

Hubungan Hukum antara Pemilik Kendaraan dan Pengangkut

Temuan bahwa seluruh responden menerima sepeda motor sebagai bagian dari jasa pengangkutan dan menerima pembayaran tambahan menunjukkan adanya hubungan hukum antara pemilik kendaraan dan pengangkut. Kesepakatan lisan tidak dengan sendirinya menghapus hubungan tersebut. Maulinasari (2022) menempatkan hubungan hukum antara para pihak sebagai dasar untuk menilai tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan laut, sedangkan Hamid et al. (2022) mengaitkan tanggung jawab pengangkut dengan perjanjian yang dibuat para pihak untuk mengantisipasi kerugian akibat kejadian di luar dugaan maupun faktor manusia.

Dengan demikian, pembayaran jasa dan kesepakatan antara para pihak memperlihatkan adanya hubungan pengangkutan meskipun tidak dituangkan dalam dokumen tertulis. Persoalan utama dari kesepakatan lisan bukan terletak pada hilangnya hubungan hukum, tetapi pada pembuktian mengenai isi kesepakatan dan keadaan apabila terjadi kerugian. Karena itu, gagasan agar para pihak membuat perjanjian terlebih dahulu (Hamid et al., 2022) relevan bagi praktik di Pelabuhan Dulionong, sebab tanpa dokumen penerimaan pemilik kendaraan sulit membuktikan kondisi kendaraan pada saat diserahkan kepada pengangkut.

Bongkar Muat sebagai Bagian dari Tanggung Jawab Pengangkut

Data lapangan menunjukkan bahwa sepeda motor masih berada dalam rangkaian penguasaan pengangkut ketika proses bongkar muat berlangsung. Kendaraan belum sepenuhnya diserahkan kepada pemilik ketika masih dipindahkan dari kapal menuju dermaga. Oleh karena itu, secara hukum proses bongkar muat tidak dapat dipisahkan dari rangkaian pengangkutan.

Pasal 468 ayat (1) KUHD memberikan dasar tanggung jawab pengangkut sejak barang diterima sampai diserahkan kepada penerima. Ketentuan tersebut memperkuat hasil penelitian bahwa tanggung jawab pengangkut tidak berhenti ketika kapal mencapai pelabuhan. Apabila sepeda motor jatuh ke laut sebelum proses penyerahan selesai dan kerugian tersebut disebabkan oleh kelalaian dalam pelaksanaan pengangkutan, terdapat dasar untuk membebaskan tanggung jawab kepada pengangkut.

Hatta et al. (2021) menguraikan penyelenggaraan pengangkutan barang melalui laut sebagai rangkaian tahap persiapan, pemuatan, pengangkutan, penurunan atau pembongkaran, dan penyelesaian, sehingga pembongkaran merupakan bagian dari pengangkutan itu sendiri. Tan et al. (2023) menegaskan bahwa tanggung jawab atas barang berlangsung sejak barang dimuat sampai dikeluarkan dari kapal, dan Gampahiang et al. (2025) menyatakan bahwa tanggung jawab dalam kegiatan bongkar muat baru berakhir setelah barang diterima dengan selamat oleh pemilik barang. Ketiga rujukan ini menguatkan bahwa jatuhnya sepeda motor ke laut pada saat diturunkan dari kapal masih berada dalam lingkup tanggung jawab pengangkut.

Praduga Bertanggung Jawab dan Beban Pembuktian

Pasal 468 ayat (2) KUHD mewajibkan pengangkut mengganti kerugian karena barang tidak diserahkan atau rusak, kecuali ia membuktikan bahwa hal itu akibat kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya, sifat atau cacat barang itu sendiri, atau kesalahan pengirim (Gampahiang et al., 2025). Rumusan ini menempatkan beban pembuktian pada pengangkut sehingga sejalan dengan prinsip praduga bertanggung jawab (*presumption of liability*). Tan et al. (2023) menyebutkan bahwa beban untuk membuktikan ketiadaan kesalahan terletak pada pengangkut, dan Hartono et al. (2026) menegaskan bahwa dalam prinsip tersebut pengangkut dapat dibebaskan apabila mampu membuktikan bahwa kerugian tidak disebabkan oleh kesalahannya.

Dalam konteks Pelabuhan Dulionong, pemilik kendaraan tidak perlu terlebih dahulu membuktikan kelalaian awak kapal. Pengangkutlah yang harus membuktikan bahwa jatuhnya sepeda motor merupakan kejadian yang tidak dapat dicegah. Pembuktian tersebut sulit dipenuhi ketika bongkar muat dilakukan melalui papan kayu dan tenaga manusia tanpa prosedur tertulis, karena risiko dari cara kerja itu dapat diketahui sebelumnya dan dapat dikendalikan melalui kehati-hatian.

Keterbatasan Sarana sebagai Faktor Risiko

Temuan bahwa enam responden menggunakan papan kayu dan empat responden melakukan bongkar muat secara manual menunjukkan adanya keterbatasan sarana. Data tersebut tidak dapat langsung digunakan untuk menyimpulkan bahwa setiap kerusakan pasti disebabkan oleh fasilitas tersebut. Namun, data tersebut secara konkret menunjukkan bahwa proses bongkar muat mempunyai faktor risiko yang membutuhkan kehati-hatian. Keterbatasan sarana juga tidak unik di Dulionong. Alauddin et al. (2023) menemukan bahwa bongkar muat barang berbahaya di pelabuhan kelas II Raja Ampat, meskipun mengikuti prosedur khusus, masih menghadapi kekurangan fasilitas dan peralatan.

Fajri et al. (2026) menempatkan kecepatan, ketepatan, dan keselamatan sebagai indikator efektivitas bongkar muat serta merekomendasikan pelatihan operator dan pemeliharaan peralatan secara berkala. Jupri et al. (2026) menunjukkan bahwa penilaian risiko digunakan untuk mengenali potensi ancaman pada pelayanan bongkar muat kapal dan menentukan langkah pengendaliannya. Kedua temuan ini relevan bagi Dulionong. Meskipun papan kayu tidak dapat diganti seketika, risikonya dapat ditekan melalui langkah sederhana seperti pembagian tugas yang jelas, pemeriksaan kondisi papan sebelum digunakan, dan penetapan prosedur tertulis.

Karena itu, penggunaan fasilitas sederhana seharusnya diikuti dengan kehati-hatian dan pengawasan yang memadai. Risiko yang dapat diketahui sebelumnya tidak dapat begitu saja dijadikan alasan untuk mengurangi kewajiban pengangkut menjaga keselamatan barang. Dalam kerangka *Gevaarzettungstheorie* yang digunakan dalam penelitian, pihak yang menjalankan kegiatan yang mengandung risiko mempunyai kewajiban melakukan tindakan pencegahan. Artinya, ketika pengangkut mengetahui bahwa kendaraan harus dipindahkan melalui papan kayu atau secara manual, pengangkut harus memastikan proses dilakukan dengan cara yang meminimalkan kemungkinan kerusakan.

Tanggung Jawab atas Awak Kapal dan Tenaga Tambahan

Temuan mengenai keterlibatan awak kapal dan tenaga tambahan menunjukkan bahwa pelaksanaan bongkar muat dapat melibatkan lebih dari satu orang. Namun, keterlibatan pihak lain tidak otomatis menghapus tanggung jawab pengangkut terhadap pemilik kendaraan.

Pasal 468 ayat (3) KUHD secara tegas menyatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas tindakan orang yang dipekerjakannya dan atas benda yang digunakannya dalam pengangkutan (Gampahiang et al., 2025). Prinsip serupa dikenal dalam hukum perdata umum sebagai tanggung jawab pengganti (*vicarious liability*) berdasarkan Pasal 1367 KUHPerdata. Ilyasa dan Wahyuni (2025) menjelaskan bahwa tanggung jawab majikan atas perbuatan bawahan tidak ditentukan secara sempit oleh ada tidaknya hubungan kerja formal, melainkan dinilai secara fungsional melalui kewenangan yang didelegasikan, risiko yang melekat pada pekerjaan, dan efektivitas pengawasan.

Penelitian ini menemukan bahwa porter atau buruh bongkar muat dilibatkan dalam kondisi tertentu, sedangkan prosedur kerja belum tertulis. Aris et al. (2024) melaporkan pola serupa pada tenaga kerja bongkar muat di Pelabuhan Bangsalae yang dikelola melalui kelompok tidak resmi, dan Pratiwi et al. (2024) menunjukkan bahwa bentuk perjanjian kerja

berimplikasi pada perlindungan hukum bagi pekerja pada usaha mikro dan kecil. Erlangga et al. (2021) juga mengidentifikasi kelalaian tenaga kerja bongkar muat sebagai salah satu sumber kerugian barang. Hubungan kerja yang tidak tertulis seperti ini memperbesar kebutuhan pengawasan oleh pengangkut, karena kegagalan mengawasi dapat menjadi dasar pembebanan tanggung jawab.

Oleh sebab itu, apabila kerusakan terjadi akibat kelalaian pihak yang melaksanakan pekerjaan bongkar muat untuk kepentingan pengangkut, pemilik kendaraan tetap mempunyai dasar untuk meminta pertanggungjawaban kepada pengangkut. Hal tersebut menjadi penting karena pemilik kendaraan tidak menentukan secara langsung siapa yang melakukan pekerjaan bongkar muat. Pihak pengangkutlah yang menyelenggarakan proses pengangkutan dan menggunakan tenaga untuk melaksanakan kegiatan tersebut.

Keadaan Memaksa dan Batas Pembebasan Tanggung Jawab

Tanggung jawab pengangkut tidak bersifat mutlak. Mariyah et al. (2025) menjelaskan bahwa perusahaan pengangkutan laut wajib bertanggung jawab atas kerugian, kecuali kerugian itu timbul karena keadaan kahar (*force majeure*), dengan ganti rugi diberikan sesuai perjanjian angkutan atau ketentuan hukum yang berlaku. Erlangga et al. (2021) mencatat bahwa kondisi cuaca atau alam termasuk faktor yang dapat menimbulkan kerugian dalam bongkar muat. Dengan demikian, apabila pengangkut mendalilkan gelombang atau cuaca buruk sebagai penyebab jatuhnya sepeda motor, dalil itu harus dibuktikan dan dinilai berdasarkan ukuran Pasal 468 ayat (2) KUHD, yakni apakah kejadian tersebut selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindari. Hasil penelitian ini tidak memuat data tentang dalil keadaan memaksa yang diajukan pengangkut, sehingga pembahasan bagian ini bersifat normatif.

Pasal yang sama juga membuka pembebasan karena kesalahan pengirim. Temuan bahwa sebagian responden melibatkan pemilik kendaraan dalam proses bongkar muat berpotensi dijadikan dalih bahwa kerusakan disebabkan oleh pihak pemilik. Oleh karena itu, peran pemilik kendaraan pada saat bongkar muat perlu dicatat dengan jelas agar pembagian tanggung jawab dapat ditentukan secara adil.

Penyelesaian Kerugian dan Perlindungan Pemilik Kendaraan

Temuan bahwa kerugian lebih banyak diselesaikan melalui musyawarah menunjukkan adanya karakter informal dalam praktik pelayaran rakyat. Penyelesaian kekeluargaan merupakan jalur yang diakui. Gampahiang et al. (2025) menjelaskan bahwa klaim diajukan dengan dokumen yang sah dan biasanya diselesaikan berdasarkan asas kekeluargaan dan musyawarah, dan apabila tidak tercapai kesepakatan, sengketa dapat ditempuh melalui jalur non-litigasi dan litigasi. Mekanisme tersebut dapat memberikan penyelesaian yang cepat, tetapi tidak selalu menjamin bahwa jumlah ganti rugi sesuai dengan kerugian yang dialami.

Ukuran ganti rugi tidak semestinya ditentukan secara sepihak. Tan et al. (2023) mengaitkan ganti rugi atas kerusakan barang dengan Pasal 472 KUHD, yang menurut Gampahiang et al. (2025) menghitung ganti rugi menurut harga barang sejenis dan keadaan yang sama di tempat penyerahan pada saat barang seharusnya diserahkan. Ukuran ini dapat dijadikan acuan dalam musyawarah sehingga ganti rugi sebagian yang ditemukan di lapangan dapat dinilai kesesuaiannya dengan nilai kendaraan. Gampahiang et al. (2025) juga mencatat bahwa tuntutan ganti rugi perlu diajukan dalam waktu satu tahun sesudah penyerahan barang. Ketentuan ini perlu diketahui baik oleh pemilik kendaraan maupun pengangkut, mengingat sebagian besar pengangkut yang diteliti belum memahami ketentuan tanggung jawab dalam KUHD dan UU Pelayaran.

Gampahiang et al. (2025) menekankan pentingnya perlindungan hukum bagi pemilik barang dalam kegiatan bongkar muat. Dalam konteks penelitian ini, perlindungan tersebut

berarti pemilik kendaraan harus memperoleh penyelesaian yang mempertimbangkan kerugian yang benar-benar dialami. Pemberian ganti rugi secara kekeluargaan dapat digunakan sebagai mekanisme penyelesaian, tetapi tidak seharusnya menghilangkan hak pemilik kendaraan untuk memperoleh pertanggungjawaban yang layak.

Nurazilla et al. (2024) dan Bridail et al. (2024) memperlihatkan bahwa kerusakan barang dalam kegiatan bongkar muat berkaitan langsung dengan persoalan pertanggungjawaban terhadap pengguna jasa, termasuk dalam pertimbangan putusan Mahkamah Agung Nomor 2665 K/Pdt/2022. Temuan penelitian ini memperkuat persoalan tersebut dalam konteks pelabuhan rakyat yang mempunyai karakteristik fasilitas dan mekanisme kerja yang berbeda dari pelabuhan komersial. Siahaan et al. (2025) juga membahas tanggung jawab atas kehilangan dan kerusakan barang pengguna jasa angkutan laut di area pelabuhan, yang menunjukkan bahwa persoalan ini dihadapi oleh berbagai pelaku usaha kepelabuhanan dan pengangkutan.

Kesenjangan antara Norma dan Praktik

Hasil penelitian menunjukkan bahwa norma hukum mengenai tanggung jawab pengangkut sebenarnya telah tersedia, tetapi pelaksanaannya di lapangan belum sepenuhnya sejalan dengan norma tersebut. Kesenjangan terlihat dari penggunaan kesepakatan lisan, prosedur bongkar muat yang belum tertulis, penggunaan sarana sederhana, keterlibatan tenaga tambahan, serta penyelesaian kerugian melalui musyawarah.

Erlangga et al. (2021) menempatkan pengguna jasa bongkar muat sebagai konsumen yang memerlukan perlindungan hukum. Dalam penelitian ini, persoalan tersebut relevan karena pemilik kendaraan pada umumnya berada pada posisi sebagai pengguna jasa yang menyerahkan kendaraan kepada pengangkut dan bergantung pada pelaksanaan bongkar muat oleh pihak pengangkut. Dengan demikian, persoalan utama bukan semata-mata ketiadaan aturan, tetapi jarak antara aturan dan pelaksanaannya.

Hatta et al. (2021) menunjukkan pentingnya prinsip tanggung jawab pengangkut sebagai bentuk perlindungan pengguna jasa, sedangkan hasil penelitian menunjukkan bahwa pemahaman terhadap prinsip tersebut di tingkat pengangkut masih terbatas.

Implikasi bagi Praktik dan Pembinaan

Kesenjangan tersebut dapat dipersempit melalui langkah yang realistis bagi pelayaran rakyat. Pertama, penerimaan kendaraan perlu dicatat secara tertulis, misalnya dengan bukti penerimaan yang memuat kondisi kendaraan, sehingga pembuktian tidak bergantung pada ingatan para pihak. Kedua, kebiasaan bongkar muat yang selama ini dijalankan perlu dituangkan menjadi prosedur operasi standar tertulis, sejalan dengan perlunya penilaian risiko sebelum kegiatan bongkar muat (Jupri et al., 2026). Ketiga, pelatihan awak kapal serta pemeliharaan alat bantu perlu dilakukan secara berkala (Fajri et al., 2026). Keempat, pembinaan oleh Syahbandar mengenai tanggung jawab pengangkut dalam KUHD dan UU Pelayaran perlu diperluas, mengingat sebagian besar pengangkut belum memahaminya. Kelima, pengelolaan tenaga bongkar muat perlu bergerak dari kelompok tidak resmi ke bentuk yang lebih tertata, sebagaimana persoalan yang dilaporkan Aris et al. (2024).

Sintesis dan Jawaban Rumusan Masalah

Berdasarkan keseluruhan temuan, bentuk tanggung jawab pengangkut Kapal Motor (KM) atas jatuhnya sepeda motor ke laut pada saat bongkar muat pada prinsipnya merupakan tanggung jawab pengangkut apabila kendaraan masih berada dalam penguasaannya dan kerugian terjadi akibat kesalahan atau kelalaian dalam pelaksanaan pengangkutan. Dasar pertanggungjawaban tersebut terdapat dalam Pasal 468 KUHD serta Pasal 40 dan Pasal 41 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Dengan demikian, hasil penelitian menjawab rumusan masalah bahwa tanggung jawab pengangkut tidak berakhir ketika kapal tiba di pelabuhan, tetapi tetap berlangsung selama proses bongkar muat sampai kendaraan diserahkan kepada pemilik. Temuan lapangan mengenai penggunaan papan kayu, pelaksanaan bongkar muat secara manual, keterlibatan awak kapal dan tenaga tambahan, serta penyelesaian kerugian melalui musyawarah menunjukkan bahwa penerapan tanggung jawab hukum masih menghadapi kesenjangan antara norma dan praktik.

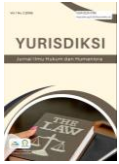
KESIMPULAN

Penelitian ini menunjukkan bahwa tanggung jawab Kapal Motor (KM) sebagai pengangkut tetap melekat sejak sepeda motor diterima hingga diserahkan kepada pemilik, termasuk selama proses bongkar muat. Praktik bongkar muat di Pelabuhan Dulionong yang masih menggunakan tenaga manusia dan papan kayu meningkatkan risiko kerusakan kendaraan. Apabila kerusakan berupa jatuhnya sepeda motor ke laut terjadi akibat kelalaian awak kapal atau pihak yang bekerja untuk kepentingan pengangkut, pengangkut berkewajiban memberikan ganti rugi, kecuali pengangkut dapat membuktikan adanya kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari. Temuan ini menegaskan bahwa keterbatasan fasilitas tidak menghapus kewajiban hukum pengangkut untuk menjaga keselamatan barang. Secara teoretis, hasil penelitian memperkuat penerapan prinsip tanggung jawab pengangkut dan *Gevaarzettungstheorie* dalam konteks pengangkutan laut rakyat. Secara praktis, diperlukan peningkatan standar keselamatan, pengawasan, dan pembinaan terhadap pelaku pengangkutan laut rakyat.

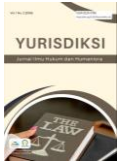
Penelitian ini terbatas pada praktik pengangkutan sepeda motor dan tanggung jawab pengangkut di Pelabuhan Dulionong berdasarkan data dari pengangkut dan Syahbandar, sehingga hasilnya menggambarkan kondisi pada lokasi penelitian. Penelitian selanjutnya dapat memperluas kajian pada pelabuhan rakyat atau konteks pengangkutan laut lainnya, termasuk dengan melibatkan pemilik kendaraan dan tenaga bongkar muat sebagai responden, untuk memperkaya pemahaman mengenai penerapan tanggung jawab pengangkut. Hasil penelitian juga menunjukkan perlunya peningkatan pemahaman hukum pengangkut, perbaikan fasilitas bongkar muat, penerapan metode kerja yang lebih aman, serta peningkatan pengawasan agar perlindungan terhadap pemilik barang dapat berjalan lebih efektif.

DAFTAR PUSTAKA

- Alauddin, R. A., Napitupulu, D., & Betlehn, A. (2023). Menilai efisiensi pengelolaan kargo berbahaya pada operasi bongkar muat di Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Raja Ampat. *Jurnal Hukum Sasana*, 9(2), 281–290.
<https://ejurnal.ubharajaya.ac.id/index.php/SASANA/article/download/1022/746/3315>
- Aris, M., Burhanuddin, E., Usman, M., Halim, E., & Abidin, Z. (2024). Mengurai risiko dan bahaya kerja tenaga kerja bongkar muat (TKBM) di Pelabuhan Bangsalae Siwa Kabupaten Wajo. *Jurnal Maritim*, 14(1). <https://ejournal.polnes.ac.id/index.php/maritim/article/download/1962/865>
- Bridail, Purba, H., Harianto, D., & Sukarja, D. (2024). Tanggung jawab hukum atas kerusakan produk impor hasil perikanan di pelabuhan: Studi Putusan Mahkamah Agung No.



- 2665 K/Pdt/2022. *Locus Journal of Academic Literature Review*, 3(3), 297–316.
<https://doi.org/10.56128/ljoalr.v3i3.302>
- Erlangga, A., Busro, A., & Irawati, I. (2021). Perlindungan hukum terhadap konsumen dalam pelaksanaan bongkar muat barang pada perusahaan bongkar muat barang di Kota Jambi. *Notarius*, 14(2), 694–707. <https://doi.org/10.14710/nts.v14i2.43721>
- Fajri, M. A., Ihsan, F., Alet, I. M., Hasmawati, A., & Meydiansyah, M. H. (2026). Kinerja bongkar muat barang di Pelabuhan Makassar dengan menggunakan crane kapal PT. Pelni Cabang Makassar. *Hengkara Majaya*, 7(1), 36–42.
<https://doi.org/10.61759/hmj.v7i1.125>
- Febrianti, W., & Nabila, R. A. (2024). Proses dan prinsip pertanggung-jawaban pengangkutan barang melalui laut berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008. *Maliki Interdisciplinary Journal*, 2(11), 25–33. <https://urj.uin-malang.ac.id/index.php/mij/article/view/10100>
- Gampahiang, L. A., Roeroe, S. D. J., & Korah, R. S. M. (2025). Perlindungan hukum terhadap pemilik barang dalam pelaksanaan bongkar muat barang. *Lex Privatum*, 15(4).
<https://ejournal.unsrat.ac.id/v3/index.php/lexprivatum/article/download/61775/49331>
- Hamid, P. A., Herlina, S., & Tilani, V. P. (2022). Tanggung jawab pengangkut kapal atas rusaknya barang muatan berdasarkan prinsip tanggung jawab pengangkutan laut. *Samudera Hukum*, 1(1), 85–92. <https://doi.org/10.31629/samuderahukum.v1i1.5350>
- Hartono, K. L., Almalikazahra, D. D., Prabowo, M. A. D., & Shofianovic, I. D. (2026). Allocation of liability for cargo damage during carriage by sea using shipper-owned containers. *Adagium: Jurnal Ilmiah Hukum*, 4(2), 994–1015.
<https://doi.org/10.70308/pc511123>
- Hatta, M., Mochtar, D. A., & Ghufon, M. (2021). Prinsip tanggung jawab pengangkut pada pengangkutan laut di Indonesia. *Bhirawa Law Journal*, 2(1), 45–52.
<https://doi.org/10.26905/blj.v2i1.5853>
- Ilyasa, A. R., & Wahyuni, R. (2025). Pertanggungjawaban majikan atas perbuatan melawan hukum bawahan dalam perspektif vicarious liability. *Jurnal USM Law Review*, 8(3), 2545–2561. <https://doi.org/10.26623/julr.v8i3.13074>
- Jupri, A., Yulianti, Supardiono, Husaini, P., Ahyadi, H., & Hidayati, L. (2026). Penilaian risiko pelayanan bongkar muat kapal di Pelabuhan Lembar PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Lembar. *JSEH (Jurnal Sosial Ekonomi dan Humaniora)*, 12(1), 28–33. <https://jseh.unram.ac.id/index.php/jseh/article/view/1013/364>
- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (Wetboek van Koophandel voor Indonesië)*. (1847). Staatsblad 1847 No. 23.
- 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*, 5(4), 9–17.
<https://doi.org/10.69957/cr.v5i04.1969>



- Maulinasari, L. (2022). General review of legal relations and responsibility of carriers in sea transportation. *International Law Discourse in Southeast Asia*, 1(1), 79–98. <https://doi.org/10.15294/ildisea.v1i1.56868>
- Nurazilla, Hasanah, U., & Samariadi. (2024). Tanggung jawab PT. Pelindo Multi Terminal terhadap kerusakan barang pengguna jasa dalam kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Dumai. *Jurnal Hukum Das Sollen*, 10(2), 147–163. <https://doi.org/10.32520/das-sollen.v10i2.3754>
- Pratiwi, A. S., Pujiastuti, E., & Arifin, Z. (2024). Implikasi bentuk perjanjian kerja terhadap perlindungan hukum bagi pekerja pada usaha mikro dan kecil. *Jurnal USM Law Review*, 7(3), 1897–1910. <https://doi.org/10.26623/julr.v7i3.11030>
- Siahaan, R. Y. R., Anggusti, M., & Haryono, F. (2025). Responsibility of the expedition company to sea freight service users who experience loss and damage to goods in the port area. *Golden Ratio of Data in Summary*, 5(1). <https://doi.org/10.52970/grdis.v5i1.818>
- Tan, A. M., Lie, G., & Putra, M. R. S. (2023). Pertanggung jawaban pengangkut atas kerusakan yang ditimbulkan akibat pengangkutan barang melalui jalur laut. *Jurnal Pendidikan Tambusai*, 7(1), 1874–1880. <https://doi.org/10.31004/jptam.v7i1.6086>
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*. (2008). Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849.