

## **BAB 2**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Tinjauan Pustaka**

Dalam bab ini Penulisan memaparkan tentang istilah-istilah, teori-teori yang mendukung, dan berhubungan dengan pembahasan karya tulis ini yang bersumber dari jurnal ilmiah maupun media cetak dan juga observasi selama melaksanakan praktek darat.

##### **1. Pengertian Upaya**

Dalam Kamus Etimologis kata Upaya memiliki arti yaitu yang didekati atau pendekatan untuk mencapai suatu tujuan. Sedangkan dibuku lain menjelaskan bahwa pengertian upaya yaitu suatu usaha, akal atau ikhtiar untuk mencapai suatu maksud, memecahkan persoalan, dan mencari jalan keluar. Dalam hal ini upaya yang dimaksud oleh peneliti yaitu upaya memaksimalkan peranan budaya keselamatan dan tanggung jawab dalam melaksanakan proses bongkar muat di pelabuhan batang jawa tengah.

##### **2. Pengetian Peranan**

Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), peranan adalah sesuatu yang menjadi bagian atau memegang pimpinan terutama dalam terjadinya suatu hal atau peristiwa.

Menurut Soejono Soekarto, menjelaskan pengertian peranan merupakan aspek dinamis kedudukan. Apabila seseorang melakukan hak dan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya, dia menjalankan suatu peranan. Perbedaan antara kedudukan dan peranan adalah untuk kepentingan ilmu pengetahuan. Keduanya tidak dapat dipisah-pisahkan karena yang satu tergantung pada yang lain dan sebaliknya, tidak ada peranan tanpa ada kedudukan atau kedudukan tanpa ada peranan. Sebagaimana dengan kedudukan, peranan juga mempunyai macam-macam

peranan yang berasal dari pola-pola pergaulan hidupnya. Hal itu sekaligus berarti bahwa peranan menentukan apa yang diberikan oleh masyarakat kepadanya.

Peranan adalah suatu rangkaian perilaku yang teratur, yang ditimbulkan karena suatu jabatan tertentu, atau karena adanya suatu kantor yang mudah dikenal. Kepribadian seseorang barangkali juga amat mempengaruhi bagaimana peranan harus dijalankan. Peranan timbul karena seseorang memahami bahwa ia bekerja tidak sendirian. Mempunyai lingkungan, yang setiap saat diperlukan untuk berinteraksi. Lingkungan itu luas dan beraneka macam, dan masing-masing akan mempunyai lingkungan yang berlainan. Tetapi peranan yang harus dimainkan pada hakekatnya tidak ada perbedaan.

### 3. Pengertian Budaya Keselamatan

Sebelum membicarakan Budaya Keselamatan Dan Kesehatan Kerja ada baiknya kita memahami secara singkat tentang apa itu Budaya. Mungkin anda pernah mendengar pada suatu komunitas disebut memiliki budaya rajin dan budaya malas belajar, ada lagi sebutan budaya tani, budaya dagang, dan seterusnya. Kita ambil contoh pada satu masyarakat terdapat Budaya Rajin Belajar. Pada masyarakat tersebut akan kita dapatkan hampir seluruh lapisan masyarakatnya berfikir, bersikap dan berperilaku belajar dengan nilai yang konstan, yaitu selalu rajin. Dan hal tersebut mereka lakukan dari hari ke hari, bulan ke bulan, tahun ke tahun, atau kita katakan rajin itu dilakukan secara konsisten. Terdapat tanda kuat pada masyarakat tersebut yang menunjukkan mereka memiliki budaya rajin, yaitu: Pertama, mayoritas atau hampir seluruh masyarakatnya belajar rajin. Bila hanya sebagian kecil saja yang belajar rajin maka kita tidak bisa sebut itu budaya rajin; Kedua, ada yang kita sebut nilai dalam belajar tersebut, yaitu nilai rajin. Budaya sesuatu digambarkan dari nilai yang dianut suatu kelompok; Ketiga, sikap dan perilaku masyarakat tersebut akan selalu sejalan dengan nilai yang dimiliki (yaitu belajar rajin) dan perilaku serta sarana yang dimiliki menunjang budaya rajin belajar

tersebut; Keempat, konsisten dari masa ke masa. Bila kerajinan dalam belajar dilakukan hanya sesaat, apalagi karena faktor pengaruh dari luar, misalnya karena ada perlombaan maka kita tidak bisa sebut mereka berbudaya rajin.

Sama halnya dengan budaya rajin pada penjelasan diatas, budaya K3 harus memiliki 4 ciri seperti diatas. Namun disini akan disebutkan satu nilai yang utama dalam budaya K3, yaitu mengutamakan K3, keberpihakan pada K3, mengutamakan keselamatan, atau safety first. Anda mungkin sering melihat poster, banner besar yang dipasang oleh perusahaan ditempat tempat strategis yang bertuliskan “UTAMAKAN KESELAMATAN KERJA”. Pesan tersebut sebenarnya adalah nilai yang ingin diterapkan, walaupun pada prakteknya pesan tersebut hanya sebatas slogan, atau meniru-niru, latah dengan perusahaan lain, sementara pemahaman dan penerapannya tidak seperti yang seharusnya.

Perusahaan yang memiliki Budaya K3 yang kuat maka nilai yang harus dimiliki adalah mengutamakan K3 itu sendiri. Sebaliknya perusahaan yang memiliki budaya K3 yang lemah maka nilai yang dimiliki adalah mengabaikan K3. Dengan demikian mudah sekarang di fahami, bahwa bila perusahaan memiliki budaya K3 yang kuat maka semua persyaratan yang diperlukan untuk menyukseskan K3 akan sejalan dengan nilai yang dimiliki, yaitu mengutamakan dukungan pada semua persyaratan tersebut. Misalnya dukungan manajemen pada Sistem manajemen pada semua elemennya, pada semua program yang dibutuhkan, pada semua SDM yang diperlukan kompetensi K3 nya, pada infra struktur lainnya.

#### 4. Pengertian Tanggung Jawab

Tanggung jawab menurut kamus umum Bahasa Indonesia adalah, keadaan wajib menanggung segala sesuatunya. Sehingga bertanggung jawab menurut kamus Bahasa Indonesia adalah berkewajiban menanggung, memikul jawab, menanggung segala sesuatunya, atau memberikan jawab

dan menanggung akibatnya. Tanggung jawab adalah kesadaran manusia akan tingkah laku atau perbuatan yang disengaja maupun yang tidak disengaja. Tanggung jawab juga berarti berbuat sebagai perwujudan kesadaran akan kewajibannya. Tanggung jawab itu bersifat kodrati, artinya sudah menjadi bagian kehidupan manusia, bahwa setiap manusia pasti dibebani dengan tanggung jawab. Apabila ia tidak mau bertanggung jawab, maka ada pihak lain yang memaksakan tanggung jawab itu. Dengan demikian tanggung jawab itu dapat dilihat dari dua sisi, yaitu dari sisi pihak yang berbuat dan dari sisi kepentingan pihak lain.

#### 5. Pengertian Proses

Istilah proses bukan merupakan istilah yang asing lagi dalam kehidupan sehari-hari. Setiap hari kita pasti melakukan sebuah proses yang bisa jadi berupa rutinitas atau bukan. Namun, pahami kita mengenai definisi proses, bagaimana pula dengan pengertian proses menurut para ahli adalah istilah proses memiliki cakupan makna yang sangat luas karena bisa diterapkan dalam berbagai bidang kehidupan dan ilmu pengetahuan. Bahkan dalam dunia teknologi dan perkembangan sosial budaya, proses juga mengambil peranan penting. Itulah sebabnya membahas mengenai proses tidak bisa bila dikaji dalam bentuk umum karena masing-masing ilmu dan pandangan kehidupan memiliki makna proses yang berbeda-beda.

Mendefinisikan istilah proses bukanlah perkara mudah. Cakupannya yang terlalu luas membuat pengertian mengenai proses ikut beragam. Secara umum, proses diartikan sebagai sebuah urutan pelaksanaan atau peristiwa yang terjadi secara alami atau direkayasa. Dalam sebuah proses kemungkinan menggunakan waktu, ruang, keahlian, atau sumber daya lainnya yang nantinya bisa menghasilkan suatu hasil tertentu. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), proses merupakan suatu runtutan perubahan atau peristiwa dalam perkembangan sesuatu. Dalam suatu proses mungkin bisa dikenali oleh perubahan yang dibuat pada sifat-sifat

dari satu atau lebih objek di bawah pengaruh proses itu sendiri. Setiap proses yang telah berjalan selalu menghasilkan sesuatu, hasil yang diciptakan tersebut bisa berupa hasil yang memang diinginkan atau hasil yang tidak diinginkan.

#### 6. Pengertian Bongkar dan Muat

definisi bongkar muat menurut Gianto dkk dalam buku “Pengoperasian Pelabuhan Laut”, adalah sebagai berikut : Bongkar adalah pekerjaan membongkar barang dari atas geladak atau palka kapal dan menempatkan ke atas dermaga atau dalam gudang. Dalam hal ini penulis menjelaskan secara spesifik untuk di kapal tanker yaitu suatu proses memindahkan muatan cair dari dalam tanki kapal ke tanki timbun di terminal atau dari kapal ke kapal yang di kenal dengan istilah “*Ship to Ship*”

Muat adalah pekerjaan memuat barang dari atas dermaga atau dari dalam gudang untuk dapat di muati di dalam palka kapal. Untuk di kapal tanker kegiatan muat dapat di definisikan yaitu suatu proses memindahkan muatan cair dari tanki timbun terminal ke dalam tanki / ruang muat di atas kapal, atau dari satu kapal ke kapal lain “ *Ship to Ship* “

Menurut Badudu (2001) dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, Bongkar diterjemahkan sebagai: Bongkar berarti mengangkat, membawa keluar semua isi sesuatu, mengeluarkan semua atau memindahkan. Pengertian Muat: berisi, pas, cocok, masuk ada didalamnya, dapat berisi, memuat, mengisi, kedalam, menempatkan. Pembongkaran merupakan suatu pemindahan barang dari suatu tempat ke tempat lain dan bisa juga dikatakan suatu pembongkaran barang dari kapal ke dermaga, dari dermaga ke gudang atau sebaliknya dari gudang ke gudang atau dari gudang ke dermaga baru diangkut ke kapal.

Menurut Dirk Koleangan (2008) dalam buku yang berjudul Sitem Peti Kemas, pengertian kegiatan Bongkar Muat adalah sebagai berikut: Kegiatan Bongkar Muat adalah kegiatan memindahkan barang-barang dari alat angkut darat, dan untuk melaksanakan kegiatan pemindahan muatan tersebut

dibutuhkan tersedianya fasilitas atau peralatan yang memadai dalam suatu cara atau prosedur pelayanan.

Menurut F.D.C. Sudjatmiko (2007) dalam buku yang berjudul Pokok-Pokok Pelayaran Niaga, bongkar muat berarti pemindahan muatan dari dan ke atas kapal untuk ditimbun ke dalam atau langsung diangkut ke tempat pemilik barang dengan melalui dermaga pelabuhan dengan mempergunakan alat pelengkap bongkar muat, baik yang berada di dermaga maupun yang berada di kapal itu sendiri.

## **2.2 Aturan-aturan Proses Bongkar Muat**

Kementerian Perhubungan (Kemenhub) merevisi Peraturan Menteri Perhubungan (PM) No 60 Tahun 2014 tentang “Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Pelabuhan”. Pertimbangannya lantaran pasal 3 ayat 4 “Batas waktu penyampaian Surat Pemberitahuan adalah: Untuk Surat Pemberitahuan Masa, paling lama 20 (dua puluh) hari setelah akhir Masa Pajak; Untuk Surat Pemberitahuan Tahunan Pajak Penghasilan Wajib Pajak orang pribadi, paling lama 3 (tiga) bulan setelah akhir Tahun Pajak; atau Untuk Surat Pemberitahuan Tahunan Pajak Penghasilan Wajib Pajak badan, paling lama 4 (empat) bulan setelah akhir Tahun Pajak” pada beleid tersebut dinilai kurang sejalan dengan keseluruhan isi PM.

Staf Khusus Bidang Keterbukaan Informasi Publik Menteri Perhubungan Hadi M Djuraid menjelaskan, pasal 3 ayat 4 dalam PM No 60/2014 “mengatur secara spesifik tenaga kerja bongkar muat (TKBM) pada perusahaan bongkar muat (PBM) di pelabuhan”. Di antaranya, PBM wajib mempekerjakan TKBM yang berasal dari badan usaha berbentuk badan hukum Indonesia, meliputi perseroan terbatas, koperasi, dan yayasan.

Seharusnya, regulasi hanya mengatur kegiatan perusahaan bongkar muatnya saja dan tidak mengaitkannya dengan aturan TKBM. Maka dari itu, pasal 3 ayat 4 akan ditarik dari PM tersebut. Pasal itu pun menimbulkan pro dan kontra di kalangan serikat pekerja bongkar muat dan mereka menuntut untuk dicabut.

papar Hadi ketika berbicara kepada sejumlah media di Kantor Kemenhub, Jakarta, akhir pekan lalu.

Saat ini proses pencabutan pasal tersebut tengah menunggu legalitas dari Menteri Perhubungan Ignasius Jonan. Diharapkan, revisi PM 60/2014 rampung tak lama lagi. Selain itu, Kemenhub juga mencabut pasal 16 dalam regulasi tersebut sehingga membatalkan pula PM No 53/2015 “Tentang perubahan atas peraturan menteri perhubungan nomor pm 60 tahun 2014 tentang penyelenggaraan dan pengusaha bongkar muat barang dari dan ke kapal”.

Semula pasal 16 “mengatur tentang kewajiban PBM untuk mengasuransikan dan menggunakan TKBM dari koperasi TKBM yang teregistrasi tanpa menyebutkan badan usaha berbentuk perseroan terbatas dan yayasan”. Sehingga, aturan PT dan yayasan tersebut dipertegas pada PM 53/2015.

Dengan adanya penarikan pasal 3 ayat 4 dan pasal 16 PM No 60/2014, maka secara otomatis membatalkan secara menyeluruh PM 53/2015 yang asalnya revisi pasal 16 PM 60/2014.

Hadi menyebutkan, revisi PM 60/2014 sudah disosialisasikan kepada induk koperasi TKBM di pelabuhan, sejumlah cabang koperasi lainnya dan beberapa asosiasi pekerja pada Senin (11/5). Semua entitas tersebut, kata dia, sudah menyetujui adanya penarikan dua pasal pada PM tersebut.

Dia mengemukakan, sebetulnya spirit di balik pengaturan badan usaha TKBM pada beleid itu agar ada persaingan yang lebih sehat, sehingga para pekerja pun bisa memiliki nilai tawar yang lebih tinggi. Saat ini, para TKBM di pelabuhan baru dikoordinasi oleh pihak koperasi di pelabuhan.

Sebetulnya dengan disahkannya badan hukum lain selain koperasi, sebagai pekerja itu akan menaikkan level kompetensi, sehingga mendongkrak nilai pekerja karena punya pilihan. Mereka bisa punya nilai tawar, apalagi kami juga akan melaksanakan peningkatan kemampuan TKBM pelabuhan melalui pelatihan yang kami biayai dengan anggaran pemerintah.

Karena itu, Kemenhub tetap akan membuat regulasi tentang badan usaha TKBM berbadan hukum Indonesia. Namun, dia menegaskan, saat menyusun

aturan itu nantinya, Kemenhub akan berkoordinasi dengan semua pihak, termasuk Kementerian Tenaga Kerja, koperasi pelabuhan dan asosiasi pekerja.

Harapannya itu agar lebih objektif. Tapi spiritnya tetap sama, yakni supaya TKBM di pelabuhan Indonesia memiliki kompetensi yang meningkat serta nilai tawar yang tinggi.

Saat ini, pengaturan mengenai pembinaan dan penataan koperasi TKBM diatur dalam Surat Keputusan Bersama Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Direktur Jenderal Pembinaan Pengawasan Ketenagakerjaan dan Deputi Bidang Kelembagaan.

Sebelumnya, Ketua Umum DPP Federasi Serikat Pekerja Transport Indonesia (FSPTI) Jusuf Rizal sempat menyuarakan keberatannya atas PM 60/2014 dan PM 53/2015. Dengan dikeluarkannya PM tersebut, menurut dia, dimungkinkan pengelolaan oleh pihak lain (liberalisasi), baik oleh perusahaan swasta maupun yayasan.

Jika pemerintah tidak merevisi aturan tersebut, FSPTI akan menginstruksikan kepada seluruh pekerja dan serikat buruh untuk melakukan mogok nasional di seluruh pelabuhan Indonesia pada 20 Mei 2015..