

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka dan Penelitian Terdahulu

2.1.1 Pengertian Bongkar Muat Barang

Kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan dari dan ke kapal pada dasarnya merupakan salah satu mata rantai kegiatan pengangkutan melalui laut. Kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal itu sendiri dirumuskan sebagai berikut. Pekerjaan membongkar barang dari atas palka kapal dan menempatkannya diatas dermaga atau kedalam tongkang atau kebalikannya memuat dari atas dermaga atau dari dalam tongkang dan menempatkannya keatas dek atau kedalam palka kapal yang menggunakan derek kapal. Menurut Capt R. P. Suyono (2005:320) bongkar muat merupakan kegiatan bongkar atau muat dari dan atau kapal, dari dan atau ke dermaga atau tongkang, gudang, truk atau lapangan dengan menggunakan derek kapal atau alat bantu pemuatan lainnya. Edi Hidayat, (2009 edisi 13:24) Pekerjaan pembongkaran barang dari dek atau palka keatas chasis atau truck, atau membuat dermaga atau truk ke atas dek/ kedalam palka kapal dengan menggunakan *crane* kapal atau darat dan lainnya. Menurut PP.No. 17/1998 didefinisikan sebagai: “suatu kegiatan atas jasa yang bergerak yang membongkar ataupun memuat benda atau barang baik dari kapal atau ke kapal yang meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring* dan *receiving delivery*. Dari pengertian kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan diatas, dapat diketahui bahwa pada dasarnya bongkar muat barang tersebut merupakan kegiatan pemindahan barang angkutan, baik dari kapal pengangkut ke dermaga atau ke tongkang maupun sebaliknya dari dermaga atau tongkang ke atas dek kapal pengangkut.

2.1.2 Pengertian Perusahaan Bongkar Muat (PBM)

Perusahaan bongkar muat yaitu usaha pemuatan atau pembongkaran barang-barang muatan kapal. Seringkali perusahaan stevedoring bekerja sama dengan perusahaan pengangkutan pelabuhan melalui tongkang, hal ini sering dilakukan apabila waktu menunggu giliran penambatan terlalu lama atau fasilitas tambat kapal terlalu sedikit.

Pengertian Perusahaan Bongkar Muat (PBM) Sejalan dengan semakin meningkatnya perkembangan ekonomi dewasa ini di Indonesia, terutama mengenai kegiatan perdagangan internasional, sehingga menghasilkan frekuensi arus barang dan jasa melalui pelabuhan-pelabuhan di Indonesia semakin meningkat pula. Untuk itu, perkembangan perusahaan jasa pengangkutan melalui laut berikut perusahaan-perusahaan yang erat kaitannya dengan kegiatan pengangkutan tersebut, seperti perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) maupun Perusahaan Bongkar Muat (PBM) juga semakin banyak bermunculan. Guna mengatur pertumbuhan perusahaan-perusahaan tersebut, maka Pemerintah telah menerbitkan Instruksi Presiden (Inpres) No.3 Tahun 1991 tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi. Namun demikian pada prinsipnya beberapa ketentuan khususnya ketentuan pelaksanaan Inpres No.4 Tahun 1985 yang masih sesuai dengan perkembangan yang ada masih tetap berlaku. Mengenai Perusahaan Bongkar Muat Barang(PBM) ini telah dirumuskan di dalam Inpres No. 4 Tahun 1985 yaitu “perusahaan yang secara khusus berusaha di bidang bongkar muat dari dan ke kapal baik dari dan ke gudang Lini I maupun langsung ke alat angkutan.”

Mengenai Perusahaan Bongkar Muat Barang (PBM) juga telah dirumuskan di dalam Peraturan Menteri Perubungan Nomer KM. 21 Tahun 2007 Tentang Sistem Dan Prosedur Pelayanan Kapal, Barang Dan Pada Pelabuhan Laut Yang Diselenggarakan Oleh Unit Pelaksana Teknis (UPT) Kantor Pelabuhan Pasal 1 yaitu “ perusahaan bongkar muat yang selanjutnya disingkat dengan PBM adalah perusahaan berbadan hukum

Indonesia yang khusus didirikan untuk menyelenggarakan dan mengusahakan kegiatan bongkar/muat barang dari dan ke kapal.” Dengan memahami pengertian PBM di atas menunjukkan bahwa kegiatan perusahaan jasa ini pada prinsipnya merupakan bagian dari kegiatan pengangkutan barang melalui kapal laut. Dalam hal mana, setiap barang angkutan yang akan diangkut ke atas kapal memerlukan pembongkaran dan dipindahkan ke dalam gudang Lini I di pelabuhan maupun langsung ke alat angkutan barang berikutnya.

2.1.3 Fungsi Perusahaan Bongkar Muat (PBM) Pelabuhan

Fungsi Perusahaan Bongkar Muat (PBM) di Pelabuhan Penyelenggaraan kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan, secara khusus diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.88/AL.305/Phb-85 tentang Perusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal. Dalam hal mana Pasal 3 Keputusan tersebut menetapkan :

1. Penyelenggaraan bongkar muat barang dari dan ke kapal dilakukan oleh perusahaan yang khusus didirikan untuk kegiatan bongkar muat tersebut.
2. Perusahaan Pelayaran dilarang menyelenggarakan bongkar muat barang dari dan ke kapal.

Berdasarkan ketentuan di atas, dapat diketahui bahwa perusahaan pelayaran (pengangkut) yang menyelenggarakan pengangkutan barang melalui laut dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya tidak diperbolehkan melakukan kegiatan bongkar muat barang angkutannya sendiri, akan tetapi kegiatan bongkar muat barang angkutannya sendiri, akan tetapi kegiatan harus diserahkan pelaksanaannya kepada pihak lain atau perusahaan lain yang bergerak di bidang bongkar muat barang di pelabuhan yaitu PBM. Dengan demikian pada prinsipnya kedudukan PBM terpisah dengan perusahaan pelayaran (pengangkut), sehingga fungsinyapun berbeda dengan pengangkut. Perusahaan Pelayaran dalam kedudukannya sebagai pengangkut dalam kedudukannya sebagai pengangkut dalam

menyelenggarakan pengangkutan barang melalui laut berfungsi untuk meningkatkan kegunaan dan nilai barang yang diangkut, dalam arti bahwa adanya kegiatan pengangkutan barang tersebut dituntut untuk mampu meningkatkan kegunaan dan nilai barang pada saat sebelum dan sesudah dilakukannya pengangkutan barang yang bersangkutan. Sedangkan fungsi PBM dalam kedudukannya sebagai mata rantai kegiatan pengangkutan barang melalui laut, sebagaimana ketentuan pasal 3 ayat (1) Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.88/AL.305/Phb-85, yaitu memindahkan barang angkutan dari dan ke kapal. Dalam melakukan fungsinya tersebut, sesuai dengan Ketentuan Pasal 1 ayat (a) Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.88/AL.305.Phb-85, PBM 31 dapat melakukan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal baik dalam bentuk kegiatan *Stevedoring*, *Cargodoring* maupun *Receiving/Delivery*.

Dengan demikian dalam melakukan fungsinya untuk memindahkan barang angkutan, PBM dapat melakukan kegiatan pemindahan barang angkutan dari dan ke kapal baik dari gudang Lini I yang berada di pelabuhan maupun pemindahan barang angkutan secara langsung dari dan ke alat angkutan darat.

2.1.4 Ruang Lingkup Kegiatan Bongkar Muat Barang di Pelabuhan

Sebagaimana telah diterangkan di atas, bahwa fungsi PBM adalah memindahkan barang angkutan dari dan ke kapal baik dari dan ke Gudang Lini I maupun langsung ke alat angkutan. Dalam hal mana, kegiatan pemindahan barang tersebut terdiri dari kegiatan *Stevedoring*, *Cargodoring* maupun *Receivi* Lebih lanjut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.88/AL.305/Phb-85 tentang Perusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal menegaskan bahwa ruang lingkup kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan meliputi:

1. Kegiatan *Stevedoring* yaitu kegiatan jasa pelayanan membongkar dari/ke kapal, dermaga, tongkang, truk atau memuat dari/ke dermaga. Tongkang,

- truk ke/dalam palka kapal dengan menggunakan Derek kapal.
2. Kegiatan Cargodoring, yaitu kegiatan jasa pelayanan yang berupa pekerjaan mengeluarkan sling (extackle) dari lambung kapal di atas dermaga, ke dan menyusun di dalam gudang Lini I atau lapangan penumpukan barang atau sebaliknya.
 3. Kegiatan Receiving /Delivery, yaitu kegiatan jasa pelayanan yang berupa pekerjaan mengambil dari timbunan barang/tempat penumpukan barang di gudang lini I atau lapangan penumpukan barang dan menyerahkan barang sampai tersusun di atas kendaraan/alat angkut secara rapat di pintu darat lapangan penumpukan barang atau sebaliknya.

Berdasarkan jenis kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan tersebut , dapat diketahui bahwa pada hakekatnya ruang lingkup kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan terdiri dari 3 bentuk kegiatan pemindahan barang dari dan ke kapal. Mengingat dari ketiga kegiatan pemindahan barang di pelabuhan tersebut tidak memungkinkan untuk dilakukan secara bersamaan waktunya, maka lebih lanjut lampiran Inpres No. 3 Tahun 1991 tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi, telah mengatur jadwal kegiatan bongkar muat barang sebagai berikut :

- a. Giliran Kerja I : pukul 08.00-16.00
- b. Giliran Kerja II : pukul 16.00-24.00
- c. Giliran Kerja III : pukul 24.00-08.00

Dengan adanya pembagian giliran kerja (shift) dalam kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan tersebut, menunjukkan adanya upaya pemerintah (Departemen Perhubungan) dalam rangka meningkatkan efisiensi dan efektifitas penyelenggaraan bongkar muat barang di pelabuhan, di samping untuk lebih meningkatkan pelayanan kepada para pemakai jasa bongkar muat barang. Dengan meningkatkan efisiensi dan efektifitas serta pelayanan kegiatan bongkar muat barang tersebut, maka dimungkinkan mampu meningkatkan kelancaran arus barang dan

keamanan lalu lintas di pelabuhan. Hal ini selaras dengan sasaran yang digariskan Pemerintah melalui Keputusan Menteri Perhubungan No.KM.88/AL.305/Phb-85, yaitu : “Bahwa peranan pengusaha Stevedoring, Cargodoring dan Receiving/Delivery dapat menunjang pembangunan ekonomi dan meningkatkan pelayanan kepada masyarakat demi kelancaran dan keamanan lalu lintas barang di pelabuhan”.

Sesuai dengan penetapan jadwal kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan berikut sarasannya yang telah ditetapkan oleh Pemerintah tersebut, menunjukkan bahwa sesuai dengan jenis kegiatan bongkar muat barang memungkinkan dalam pelaksanaannya dikerjakan oleh tiga buah PBM, yaitu PBM yang hanya bergerak di bidang Stevedoring, PBM yang bergerak di bidang Cargodoring, atau PBM yang bidang usahanya hanya menangani kegiatan usaha pelayanan jasa Receiving/Delivery saja.

Dengan adanya pembagian kegiatan bidang usaha bongkar muat barang angkutan di pelabuhan tersebut, merupakan peluang bagi berkembangnya kesempatan berusaha bagi para investor yang berminat untuk menanamkan modal usahanya di sektor kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan. Disisi lain, spesialisasi penanganan bidang kegiatan bongkar muat barang tersebut juga memberikan peluang kesempatan yang lebih luas.

Namun demikian, bagi PBM yang memiliki kemampuan permodalan yang cukup memadai, tidak menutup kemungkinan untuk menangani semua jenis kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan.

2.1.5 Batas Tanggung Jawab Perusahaan Bongkar Muat (PBM) di Pelabuhan

Mengingat kegiatan bongkar muat barang merupakan mata rantai dari kegiatan pengangkutan barang melalui laut, sehingga dalam penyelenggaraannya tidak dapat dilepaskan dari Perum Pelabuhan, EMKL, maupun Pengangkut. Oleh karenanya dalam menguraikan batas tanggung jawab PBM ini perlu diketahui mengenai batas tanggung jawab Perum Pelabuhan, EMKL, maupun Pengangkut.

1. Batas Tanggung jawab Perum Pelabuhan

Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang diberi wewenang untuk menyelenggarakan perusahaan pelabuhan-pelabuhan. Berdasarkan Keputusan Dirjen .Perla.No.AL.62/1/1-85, Pasal 11, dapat diketahui bahwa tugas Cabang Perum Pelabuhan meliputi :

- a. Menyiapkan rencana bongkar muat dan pelayaran kapal.
- b. Menyelesaikan prosedur administrasi pemakaian fasilitas pelabuhan
- c. Mempersiapkan dan mengarahkan peralatan, tenaga kerja pelaksana serta melaksanakan pelayanan
- d. Untuk keselamatan barang, mengatur penggunaan dan ketertiban ruangan di tempat penumpukan barang yang ada di pelabuhan
- e. Meneliti kebenaran jumlah, ukuran dan jenis barang yang dibongkar/dimuat serta ketepatan waktu penggunaan fasilitas pelabuhan.
- f. Memungut dan menerima uang pemakaian jasa pelabuhan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Dengan tugas tersebut diatas, maka batas tanggung jawab Perum Pelabuhan adalah sebagai berikut :

- a. Tersedianya fasilitas pelabuhan, meliputi fasilitas labuh/tambat kapal dan fasilitas tempat penumpukan barang angkutan laut.
- b. Terlaksananya pelayanan jasa pelabuhan, meliputi pelayanan pengeluaran barang atas dasar bukti pembayaran uang penumpukan dan uang dermaga berikut surat jalan dari PBM, serta pelayanan pungutan maupun penerimaan uang pemakaian jasa pelabuhan.
- c. Keselamatan barang angkutan sesuai dengan kondisi pada saat serah terima barang.

2. Batas Tanggung Jawab EMKL

Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) adalah perusahaan yang tugasnya melakukan pengurusan dokumen-dokumen dan pekerjaan yang menyangkut menerima/menyerahkan muatan yang diangkut melalui laut untuk diserahkan kepada/diterima dari perusahaan pelayaran untuk kepentingan pemilih barang. (Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.82/AL.305/Phb-85, Pasal 1:162) Berdasarkan tugas EMKL tersebut, maka batasan tanggung jawab EMKL meliputi :

- a. terselesaikannya pengurusan dokumen-dokumen angkutan laut, yang meliputi dokumen ekspor dan impor.
- b. terlaksananya penyelesaian kewajiban kepada Perum Pelabuhan melalui PBM berdasarkan Delivery Order (DO) yang ada.
- c. terlaksananya pengangkutan barang dari gudang pemilik barang ke dermaga dan/atau dari dermaga ke gudang penerima barang.
- d. terjaminnya keselamatan barang di dalam gudang penyimpanan selama pengurusan dokumen masih dalam proses penyelesaian.

3. Batas Tanggung jawab Pengangkut

Pengangkut sebagai pihak yang mengusahakan dan melaksanakan kegiatan pengangkutan barang melalui laut, sudah barang tentu bertanggung jawab pula terhadap barang angkutan yang diterimanya dari pengiriman barang yang bersangkutan. Mengenai tanggung jawab pengangkut ini, telah diatur dalam ketentuanketentuan perundang-undangan maupun konvensi internasional mengenai penyelenggaraan pengangkutan barang melalui laut.

Mengenai perundang-undangan yang berlaku di Indonesia dalam kaitannya dengan pengangkutan barang melalui laut ini, terutama mengenai tanggung jawab pengangkut diatur dalam Pasal 468 sampai dengan Pasal 480 KUHD. Berdasarkan ketentuan KUHD tersebut, maka batasan tanggung jawab pengangkut antara lain meliputi :

- a. Terjaminnya keselamatan barang angkutan selama dalam pelayaran (perwalian pengangkut).

- b. terselesaikannya pembayaran ganti rugi atas kehilangan atau kerusakan seluruhnya atau sebagian dari barang angkutan.
- c. terselesaikannya pembayaran ganti rugi, seperti halnya mengganti kerugian barang-barang biasa atas kehilangan atau kerusakan barang-barang angkutan berharga baik sebagian atau seluruhnya, yang tidak diberitahukan sebelumnya keberadaan barang angkutan berharga tersebut oleh pengirim kepada pengangkut.
- d. terselesaikannya pembayaran ganti rugi atas keterlambatan penyerahan barang angkutan barang kepada pihak penerima. Sementara itu batas tanggung jawab pengangkut yang diatur di dalam The Hague Rules 1924, antara lain meliputi :
 - a) Tersedianya kapal yang layak laut , anak buah kapal (ABK) yang cukup memenuhi syarat, serta perlengkapan dan perbekalan kapal yang memadai.
 - b) Tersedianya ruangan kapal, tempat pemadatan barang barang angkutan di dalam ruangan kapal.
 - c) Terjaminnya keamanan barang angkutan selama kegiatan pelayaran, pemadatan dalam palka kapal dan waktu pembongkaran (pada saat terkait Derek).

Adapun kaitannya dengan ketentuan yang diatur dalam The Hamburg Rules 1978, maka batas tanggung jawab pengangkut meliputi :

- a. Terlaksananya pengangkutan barang melalui laut, sejak barang angkutan di bawah perusahaan pengangkut, yaitu sejak dipelabuhan pemberangkatan, selama dalam perjalanan (pelayaran), sampai tiba di pelabuhan tujuan (pembongkaran) barang tersebut.
- b. terselesaikannya penyerahan barang angkutan kepada penerima.

4. Batas Tanggung jawab PBM

Sebagaimana telah dirumuskan di dalam Inpres No. 3 Tahun 1991 tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi berikut peraturan pelaksanaannya, maka tanggung jawab pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran barang angkutan dari dan ke kapal tidak lagi menjadi beban pihak perusahaan pelayaran (pengangkut), melainkan dilimpahkan kepada Perusahaan Bongkar Muat Barang (PBM). Dengan demikian batas tanggung jawab PBM dalam menyelenggarakan kegiatannya antara lain meliputi :

- a. Tercapainya kelancaran dan keselamatan kegiatan bongkar muat barang angkutan, berikut penyerahan barang dan penerimaan barang angkutan.
- b. Terjaminnya keselamatan kerja dari para tenaga kerja PBM selama melaksanakan kegiatan bongkar muat barang angkutan.
- c. Tersedianya peralatan dan perlengkapan untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat barang angkutan yang memadai.
- d. terselesaikannya kewajiban PBM terhadap Perum Pelabuhan.
- e. Terjaminnya kebenaran dari isi laporan kegiatan bongkar muat barang angkutan.

2.1.6 Pembongkaran Barang Impor

Bongkar/Impor Barang adalah pembongkaran barang dari kapal, baik barang yang diangkut dari pelabuhan asal di Indonesia ataupun dari luar negeri. Muat/Ekspor Barang adalah pemuatan barang ke kapal untuk diangkut ke pelabuhan tujuan di Indonesia atau ke luar negeri. Bongkar Muat adalah salah satu kegiatan yang dilakukan dalam proses forwarding (pengiriman) barang dari satu tempat ke tempat/Negara tujuan.

definisi bongkar muat menurut Gianto dkk dalam buku “Pengoperasian Pelabuhan Laut” (1999:31-32), adalah sebagai berikut : Bongkar adalah pekerjaan membongkar barang dari atas geladak atau palka ukapal 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 (2001:200) 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 (2008:241) 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 (2007:264) 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.

Dalam melakukan pengurusan dokumen impor selalu berhubungan dengan instansi-instansi pemerintah atau swasta, adapun instansi-instansi tersebut antara lain :

1. Perusahaan pelayaran, Perusahaan pelayaran merupakan usaha industri jasa transportasi laut yang memberikan manfaat sangat besar bagi perpindahan suatu barang melalui perairan, baik secara 'place utility' maupun time utility. Berdasarkan kegiatannya pelayaran terbagi atas pelayaran niaga (shipping business, commercial shipping, merchant marine) dan pelayaran non-niaga. Adapun berdasarkan trayek yang dilayari terbagi atas kegiatan pelayaran nasional dan kegiatan pelayaran internasional.
2. EMKL adalah salah satu perusahaan di bidang logistik yang memiliki ijin legalitas dari pemerintah untuk melakukan layanan pengiriman barang besar dan berat menggunakan kapal laut, atau yang biasa disebut dengan cargo laut. Jasa ekspedisi laut menjadi salah satu alternatif yang paling digemari oleh banyak masyarakat Indonesia, baik perseorangan ataupun pebisnis perusahaan. Karena, dengan menggunakan cargo laut, mereka lebih merasakan biaya yang lebih murah dan bebas dengan jumlah dan berat barang besar.
3. Divisi Bank adalah instansi pemerintah maupun swasta yang bergerak dalam jasa perbankan nasional dan internasional.
4. Direktorat Jendral Bea dan Cukai adalah unsur pelaksana tugas pokok dan fungsi pemerintahan tentang pembinaan, peraturan, dan pengawasan arus lalulintas barang yang keluar masuk daerah pabean dan pemungutan bea masuk.
5. PT. Pelindo suatu instansi yang berada dibawah pengawasan menteri perhubungan yang berbentuk persero yang mengelola aset pelabuhan

6. Perusahaan pembongkaran adalah perusahaan yang menawarkan pembongkaran dibidang angkutan darat.
7. Perusahaan Depo Kontainer adalah perusahaan yang bergerak dibidang penyediaan lapangan penumpukan container kosong.

2.1.7 Fasilitas

Menurut keputusan direksi Pelabuhan Indonesia-II nomor HK.56/2/25/P.I-II-2002, terminal peti kemas adalah terminal yang dilengkapi sekurang-kurangnya dengan fasilitas berupa tambatan, dermaga, lapangan penumpukan (container yard) serta peralatan yang layak untuk melayani kegiatan bongkar muat peti kemas. Fasilitas terminal petikemas untuk menunjang kelancaran penanganan peti kemas antara lain:

1. Dermaga. Mengingat kapal-kapal peti kemas berukuran besar makdermaga harus cukup panjang dan dalam, panjang dermaga antara 250 meter s/d 350 meter dengan kedalaman 12 s/d 15 meter atau tergantung dengan ukuran kapal yang akan sandar.
2. Apron, tempat dengan ukuran 20 m s/d 50 meter untuk menempatkan peralatan muat bongkar peti kemas seperti gantry crane, rel-rel kereta api, jalan truk trailer serta peralatan untuk pengoperasian peti kemas lainnya.
3. Marshaling yard merupakan lapangan penimbunan sementara bagi peti kemas yang akan dimuat ke kapal dan yang baru di bongkar dari kapal.
4. Container Yard, lapangan untuk penumpukan peti kemas yang berisi muatan maupun peti kemas kosong yang akan dikapalkan, lapangan ini harus pada daerah yang datar dan diberi pengerasan untuk bisa mendukung/menahan peralatan pengangkat dan beban peti kemas.
5. Wharf Side. Merupakan dermaga tempat bongkar muat peti kemas dari dan ke kapal.
6. Gate. Adalah pintu masuk dan keluar bagi peti kemas ekspor dan import

7. M & R (Maintenance and Repairing). Adalah tempat untuk perbaikan dan perawatan bagi peralatan bongkar muat serta untuk memperbaiki peti kemas kosong yang mengalami kerusakan.
8. CFS, (Container Freight Station). Adalah gudang yang disediakan untuk barang yang diangkut dengan cara LCL, barang-barang dari beberapa pengirim dimasukkan jadi satu dalam peti kemas atau dikeluarkan, yang selanjutnya barang tersebut di timbun dalam gudang perusahaan pelayaran yang bersangkutan.
9. Admin Office. Kantor untuk proses administrasi.
10. Container operation. Tempat untuk perencanaan kapal bertambat, pemuatan pembongkaran diatas kapal, pemuatan dan pembongkaran dilapangan penumpukan.
11. Control Tower. Menara pengawas yang digunakan untuk melakukan pengawasan ke semua tempat dan mengatur serta mengarahkan semua kegiatan di terminal, seperti pengoperasian peralatan dan pemberitahuan arah penyimpanan dan penempatan peti kemas.
12. Fasilitas lain. Dalam terminal diperlukan beberapa fasilitas lainnya seperti tenaga listrik untuk peti kemas khusus berpendingin, suplai bahan bakar, suplai air tawar, penerangan untuk pekerjaan peralatan untuk membersihkan peti kemas kosong, listrik tegangan tinggi untuk mengoperasikan crane.

2.1.8 Tenaga Kerja Bongkar Muat

berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara republic Indonesia Tahun 1945 pasal 27 ayat 2 menyatakan bahwa, pekerjaan merupakan penduduk yang berada dalam usia kerja. Menurut Undang-Undang No.13 Tahun 2003 tentang ketenaga kerjaan Bab 1 pasal 1 ayat 2 disebutkan bahwa tenaga kerja adalah setiap orang yang mampu melakukan pekerjaan guna menghasilkan barang atau jasa baik untuk memenuhi kebutuhan diri sendiri maupun orang banyak.

Menurut Undang-Undang No.1 Tahun 1970 Tentang Keselamatan Kerja, dikatakan bahwa setiap tenaga kerja berhak mendapat perlindungan

atau keselamatan dalam melakukan pekerjaan di tempat. Menurut Silalahi (1995) terdapat empat faktor bergerak dalam satu kesatuan berantai yang dapat menyebabkan kecelakaan kerja, yaitu: lingkungan, peralatan, bahaya dan manusia, ternyata kecelakaan kerja bukan hanya dipengaruhi oleh faktor lingkungan fisik saja, melainkan salah satu faktor yang paling penting adalah manusia. Hal ini karena manusia lah yang berperan sebagai subjek pelaku kerja, sehingga faktor penyebab kecelakaan kerja tidak bisa dilepaskan dari karakteristik dan perilaku manusia (Santoso, 2004).

a. Umur

Umur adalah rentang usia responden sejak lahir hingga penelitian dilakukan.

b. Masa Kerja

Masa kerja adalah lamanya responden bekerja yang dihitung dari awal masuk kerja.

c. Pendidikan Terakhir

Dapat diartikan tingkatan pendidikan responden yang ditamatkan sebelum penelitian dilakukan.

d. Pengetahuan

Pengetahuan yang dimaksud adalah pengetahuan tentang keselamatan kerja dalam proses bongkar muat .

e. *Unsafe Action*

Unsafe Action adalah tindakan tidak aman yang dilakukan pada saat bekerja yang dapat memicu terjadinya kecelakaan kerja.

2.1.9 Penelitian terdahulu

Untuk mengadakan penelitian, tidak terlepas dari penelitian yang dilakukan oleh peneliti terdahulu dengan tujuan untuk memperkuat hasil dari penelitian yang sedang dilakukan, selain itu bertujuan juga untuk membandingkan penelitian dengan yang dilakukan sebelumnya. Berikut hasil ringkasan penelitian terdahulu yang dilakukan peneliti selama melakukan penelitian :

Tabel 2.1

Penelitian	Amril, Jerry M Loghan (2016), Jurnal Manajemen Dan Bisnis ASMI Vol.02/No.01/2016
Judul	Pengaruh Pelayanan Kapal, Peralatan Bongkar Muat dan Operator Bongkar Muat Terhadap Kinerja Terminal Peti Kemas Di JICT Tanjung Priyok
Variabel dan Indikator	Variabel: Fasilitas (X1) Indikator: a. Dermaga b. Lapangan Penumpukan Peti Kemas c. Alat Bongkar
Metode Analisis Data	Jenis Penelitian ini menggunakan metode uji kuantitatif.
Hasil Penelitian	diperoleh kesimpulan ada pengaruh positif dan signifikan untuk hubungan Pelayanan kapal (X1), Peralatan bongkar muat (X2) dan Operator Bongkar Muat (X3) secara bersama-sama terhadap Kinerja Terminal JICT (Y) ditunjukkan dengan hasil uji korelasi sebesar 0,604 dengan prosentase hubungan sebesar 32,4%. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang positif dan signifikan antara Pelayanan kapal, peralatan bongkar muat dan operator bongkar muat terhadap kinerja terminal peti kemas JICT Tanjung Priok, maka untuk meningkatkan kinerja terminal petikemas JICT harus memperhatikan Pelayanan kapal, peralatan bongkar muat dan operator bongkar muat.

Hubungan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal terdahulu terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variabel fasilitas.
----------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Sumber jurnal: Jurnal Manajemen dan Bisnis ASMI. Vol. 02, No. 01/2016

Tabel 2.2

Penelitian	Aditya Kurnia Patama
Judul	Hubungan karakteristik pekerja dengan <i>Unsafe Action</i> pada tenaga kerja bongkar muat di PT. Terminal Petikemas Surabaya
Variabel dan Indikator	Variabel: Tenaga kerja (X3) Indikator: a. Usia b. Masa Kerja c. <i>Unsafe Action</i>
Metode Analisis Data	Meode analisis yang yang digunakan dalam penelitian ini adalah <i>Observasional Diskriptif</i> .
Hasil Penelitian	Ada hubungan yang relative rendah antara karakteristik pekerja dengan <i>unisafe action</i> pada tenaga kerja bongkar muat.
Hubungan Penelitian	Dari kesimpulan terdahulu terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variabel tenaga kerja bongkar muat.

Sumber jurnal : *The Indonesian journal of occupational safety and heath*,

Vol. 4, No. 1 Jan-Jun 20015 : 64-67

Tabel 2.3

Penelitian	Muhammad Mustanir Hadi
Judul	Perlindungan hokum terhadap keselamatan dan kecelakaan kerja bagi tenaga kerja bongkar muat (TKBM) Pelabuhan Lembar
Variabel dan Indikator	Variabel: Tenaga kerja (X3) Indikator: a. Perlindungan Tekhnis b. Perlindungan sosial c. Perlindungan ekonomis
Metode Analisis Data	Meode analisis yang yang digunakan dalam penelitian ini adalah Normatif-Empiris
Hasil Penelitian	Bahwa pelaksanaanya dapat dikatakan sudah terlaksanakan akan tetapi dalam pemberian alat perlindungan diri dibiang masih kurang, sedangkan faktornya adalah faktor hokum, factor penegak hukum, dan factor masyarakat. Factor lainnya kurangnya kesadaran dan kurangnya pelatihan.
Hubungan Penelitian	Dari kesimpulan terdahulu terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variabel tenaga kerja bongkar muat.

Sumber jurnal: Jurnal ILMIAH 201

Tabel 2.4

Penelitian	Budi Herlambang, Ari Soeti Yani
Judul	Pngaruh operasi kapal, operasi dermaga, operasi gudang/lapangan terhadap kinerja operasional bongkar muat dengan operasi serah terima barang sebagai variabel intervening di dermaga konvensional PT. Pelabuhan Indonesia II (PERSERO) Cabang Pelabuhan Tanjung Priuk
Variabel dan Indikator	<p>Variabel Independen</p> <p>Operasi kapal (X_1)</p> <p>Indikator :</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Desain, ukuran dan peralatan kapal b. Jenis, berat, penempatan dan kemasan muatan c. Kuantitas dan kualitas tenaga kerja buruh d. rencana dan supervise bongkar muat oleh dari dan ke kapal <p>Variabel dependen</p> <p>Y. Kinerja Pelabuhan (Y_1)</p> <ol style="list-style-type: none"> a. arus barang b. waktu pelayanan kapal c. rasio pemakaian fasilitas dermaga d. biaya bongkar muat barang
Metode Analisis Data	Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah

	data primer yang diperoleh dari kuisisioner penelitian.
Hasil Penelitian	Pada penelitian tersebut dapat disimpulkan pada tahun 2016 TPKS masih mampu melayani kedatangan petikemas.
Hubungan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal terdahulu terdapat variabel yang berkaitan dengan penelitian penulis yaitu operasional.

Sumber Jurnal : Media Manajemen Jasa ISSN 2502-3632 (Online) ISSN 2356-0304 (Paper) Vol.6 No.1, Januari – Juni 2018

Tabel 2.5

Penelitian	Nanda Putri Djambek Dea Gusta Ariska Wahyudi Kushardjoko Kami Hari Basuki
Judul	Analisis optimalisasi pengembangan sarana dan prasarana terminal petikemas Semarang
Variabel dan Indikator	Variabel Independen Operasional (X2) Indikator : a. Arus kedatangan kapal b. Jam efektif kerja c. Waktu kerja alat

	Variabel dependen Y. Kinerja Pelabuhan
Metode Analisis Data	Penelitian dalam metode ini disusun mengikuti alur penelitian
Hasil Penelitian	Pada penelitian tersebut dapat disimpulkan pada tahun 2016 TPKS masih mampu melayani kedatangan petikemas.
Hubungan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal terdahulu terdapat variabel yang berkaitan dengan penelitian penulis yaitu operasional.

Sumber Jurnal : Jurnal Karya Teknik Sipil Volume 6, Nomor 2, Th 2007.

2.2 Hipotesis

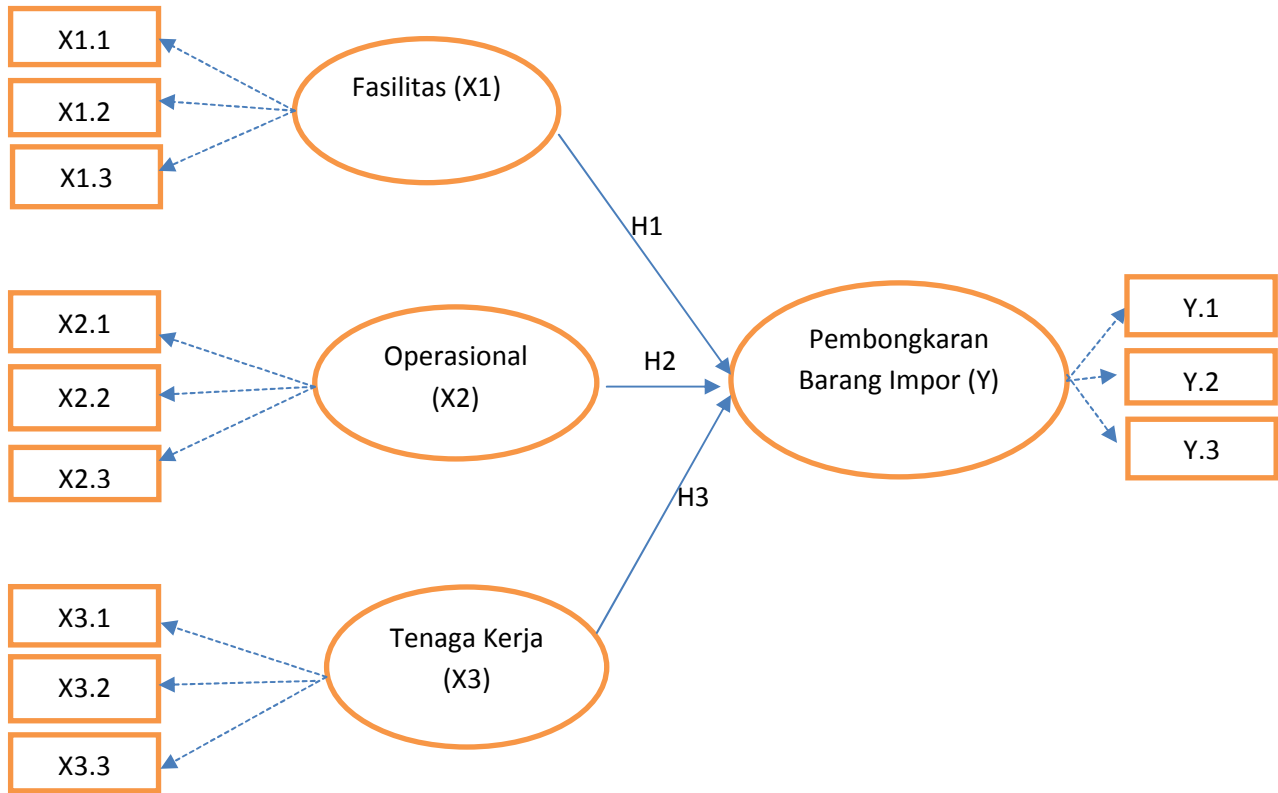
Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah-masalah. Hipotesis merupakan suatu proporsi atau tanggapan yang sering digunakan sebagai dasar pembuatan keputusan/solusi persoalan dan juga untuk dasar penelitian lebih lanjut. Dalam penelitian ini hipotesis dikemukakan dengan tujuan untuk mengarahkan serta memberi pedoman bagi penelitian yang akan dilakukan. Jika hipotesis tidak terbukti maka masalah dapat diselesaikan menggunakan hasil keputusan yang telah digunakan selama ini. Melihat pengertian hipotesis yang telah disebutkan, maka penulis merumuskan hipotesis sebagai berikut:

H1 : Diduga faktor fasilitas berpengaruh positif signifikan terhadap pembongkaran barang impor.

H2 : Diduga faktor operasi berpengaruh positif dan signifikan terhadap pembongkaran barang impor.

H3 : Diduga faktor tenaga kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pembongkaran barang impor.

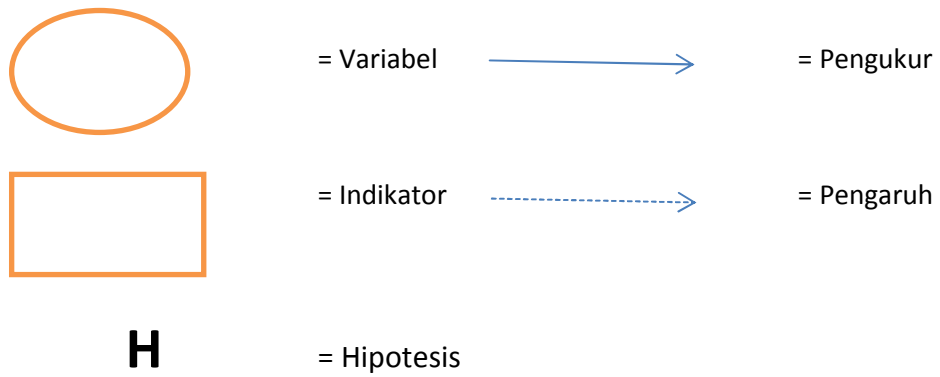
2.3 Kerangka Pemikiran



Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran

Sumber : Konsep yang dikembangkan untuk penelitian ini

Keterangan :



Variabel yang dikembangkan dalam penelitian ini meliputi :

Variabel dalam penelitian ini meliputi :

1. Fasilitas (X1)

Indikator-indikator Fasilitas (Amril, Jerry M Loghan, 2016).

X1.1 = Dermaga

X1.2 = Lapangan Penumpukan Petikemas

X1.3 = Alat Bongkar

2. Operasional (X2)

Indikator-Indikator Operasional (Djambek, dkk, 2017).

X2.1 = Arus Kedatangan Kapal

X2.2 = Arus Bongkar Muat Petikemas

X2.3 = Jam Efektif Kerja

3. Tenaga Kerja (X3)

Indikator-Indikator Tenaga Kerja (Pratama, 2015)

X3.1 = Usia

X3.2 = Masa Kerja

X3.3 = *Unsafe action*

4. Pembongkaran Barang Impor (Y)

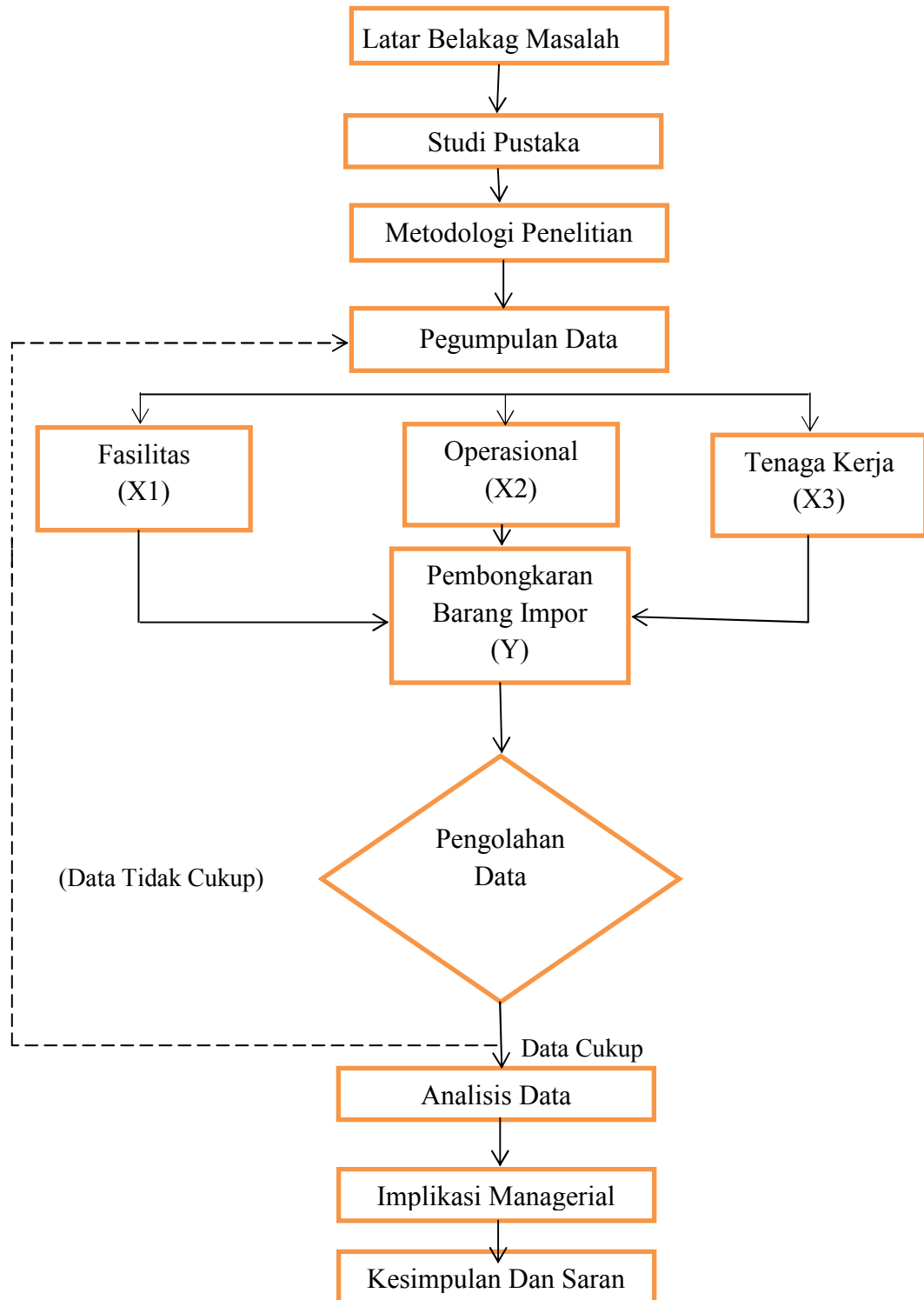
Indikator-indikator Pembongkaran Barang Impor (Ruwanto, Susatyo N.W.P, 2016)

Y1 = Ketepatan Waktu

Y2 = Keamanan

Y3 = Biaya

2.4 Diagram Alur Penelitian



Gambar 2.2 Diagram alur penelitian