

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Landasan teori

1. Pengertian Bongkar Muat

Menurut Gianto dan Martopo (2004:32), bongkar muat adalah Jasa pelayanan membongkar dari/ke kapal, dermaga, tongkang, *truck* atau muat dari/ke dermaga, tongkang, *truck* ke/dalam palka dengan menggunakan derek kapal atau yang lain.

a. Bongkar :

- 1) Mengambil barang yang didaratkan oleh kerani pada dermaga.
- 2) Memindahkan barang dari dermaga ke gudang atau lapangan penumpukan.
- 3) Meletakkan, menyusun atau menumpuk barang didalam lapangan penumpukan atau gudang.
- 4) Mengembalikan peralatan ke dermaga untuk melaksanakan operasi selanjutnya.

b. Muat :

- 1) Mengambil barang dari lapangan penumpukan atau gudang pelabuhan.
- 2) Memindahkan barang dari lapangan penumpukan atau gudang ke dermaga.
- 3) Meletakkan barang dibawah *crane*.
- 4) Mengangkat barang dari dermaga ke kapal.

2. Peralatan Bongkar Muat

Menurut DR. D.A. Lasse, S.H (2013:98), dalam penanganan bongkar muat *container* diperlukan alat-alat khusus yang dapat mengangkat barang-barang berat. Alat-alat tersebut berguna karena berat dari *container* kosong ukuran 20 kaki berkisar diantara 2 ton hingga 2.5 ton, sedangkan daya angkut muatannya berkisar diantara 18 hingga 20 ton dan *container* kosong ukuran 40 kaki memiliki berat 3 ton hingga 4 ton, sedangkan daya angkut muatannya bisa mencapai 30 ton. Adapun alat-alat khusus yang biasa dipergunakan dalam kegiatan bongkar muat *container* adalah sebagai berikut :

a. *Gantry crane*

Gantry crane adalah crane besar yang biasanya digunakan dipelabuhan-pelabuhan *container* untuk melakukan operasi bongkar muat dikapal. *Gantry crane* ditempatkan secara permanen di dermaga dan berfungsi

sebagai alat utama guna bongkar muat *container* dari dermaga ke kapal atau dari kapal ke dermaga.



Gambar 2.1
Gantry crane

b. *Crane kapal*

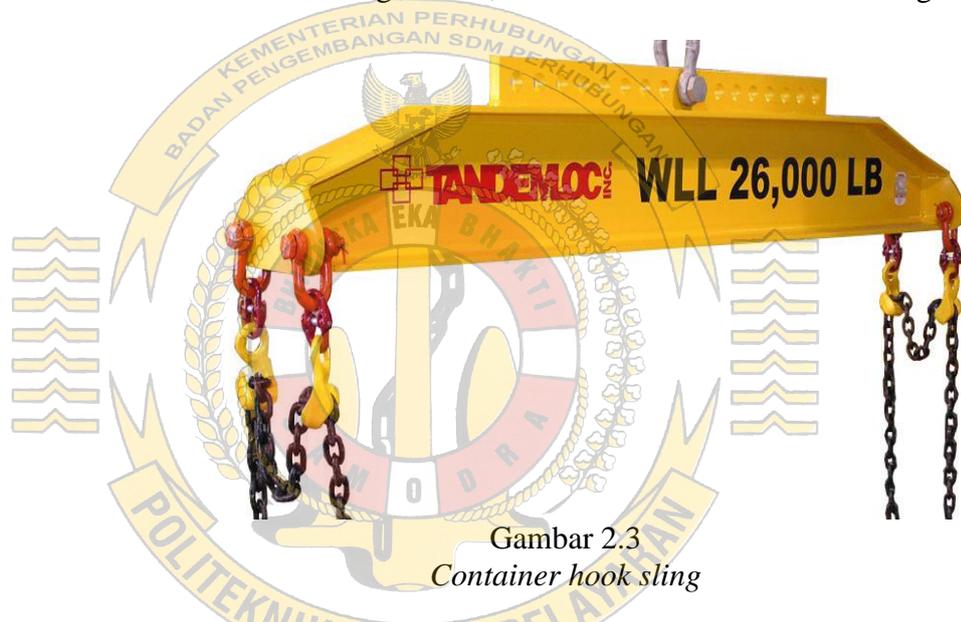
Crane kapal berfungsi sebagai alat bongkar muat di kapal. Biasanya kapal *container* memiliki beberapa *crane* yang terletak di antara palka atau di tengah-tengah badan kapal. *Crane kapal* dapat menjadi alat utama bongkar muat ketika kapal melakukan kegiatan bongkar muat *container* di pelabuhan yang tidak tersedia *gantry crane*.



Gambar 2.2
Crane kapal

c. *Container hook sling*

Alat ini merupakan sling kawat biasa yang terdiri dari 4 buah kawat yang kadangkala dibuat menjadi 2 pasang, dimana salah satu ujungnya terikat pada sebuah cincin dan ujung lainnya dipasang sebuah ganco yang disambung ke mata sling dengan segel. Jadi pada ke-empat ujung kawat sling terdapat 4 buah ganco. Mata cincin yang 2 buah dipasang pada ganco dari batang pemuat atau *crane* kapal. Ke-empat ganco atau *hooks* sling kawat tersebut dimasukkan ke masing-masing lubang *corner casting* dike-empat pojok *container* bagian atas, lalu *contianer* dihibob atau diangkat.

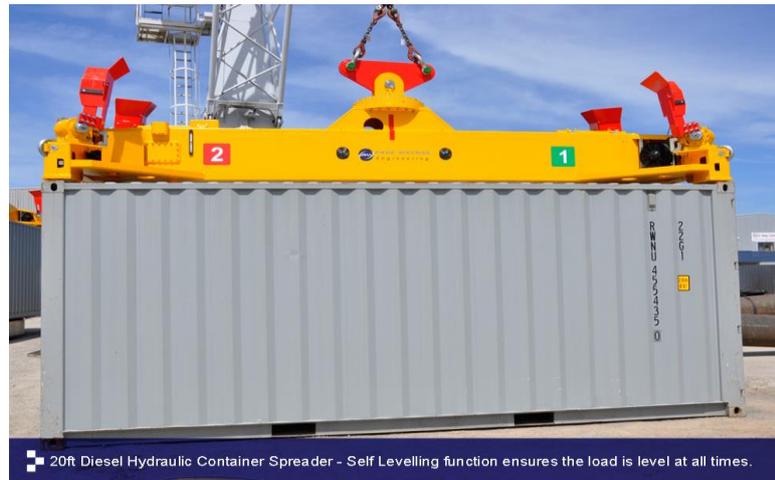


Gambar 2.3

Container hook sling

d. *Container spreader*

Container spreader adalah alat yang khusus dirancang untuk mengangkat *container* dimana konstruksi alat ini yang berbentuk segi empat dan ada yang terbentuk dari sebuah batang baja panjang, sepanjang *container* dan ujung-ujungnya terdapat batang-batang melintang yang lebarnya selebar *container*.



Gambar 2.4
Container spreader

e. *Container chasis* atau *trailer*

Container chasis adalah *chasis* yang dibuat khusus untuk pengangkutan *container*. Pada *chasis* tersebut biasanya sudah dipasang *container fitting* pada ke-empat pojok *chasisnya*. Untuk *chasis* yang akan mengangkut *container* dengan jarak jauh biasanya menggunakan adapter atau semacam *locking pin* sehingga setelah dimuati *container* maka *locking pin* akan dikunci sehingga *container* terikat pada *chasis*. Bagi *chasis* yang digunakan di daerah pelabuhan biasanya *locking pinnya* tidak pernah dikunci untuk mempercepat pekerjaan serta umumnya kecepatan *truck* dipelabuhan dibatasi.



Gambar 2.5
Container chasis atau *trailer*

f. Mobil *crane*

Mobil *crane* atau disebut juga *crane* darat adalah alat bongkar muat *multipurpose* yang dapat bergerak dimana saja bila dibutuhkan. Pergerakan ini dapat dilakukan karna mobil *crane* memiliki roda untuk kapasitas yang besar. Pada umumnya mobil *crane* beroperasi dilapangan penumpukan ataupun dermaga konvensional yang membutuhkan kapasitas kurang dari 25 ton.



Gambar 2.6
Mobil *crane*

g. *Crane barge*

crane barge merupakan *barge* yang memiliki crane di atasnya untuk melakukan operasi pengangkutan di lepas pantai yang digunakan untuk mengangkat muatan secara vertikal, menahannya apabila diperlukan, dan menurunkan muatan ke tempat lain yang ditentukan dengan mekanisme pendongkrak (*luffing*), pemutar (*slewing*), pejalan (*travelling*).



Gambar 2.7
Crane bsrge

3. Keselamatan kerja

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia edisi ke lima (2016), Keselamatan (ke-se-la-mat-an) adalah perihal (keadaan dan sebagainya) selamat; kesejahteraan; kebahagiaan dan sebagainya.

Dari pemaparan di atas dapat disimpulkan bahwa keselamatan merupakan hal yang dibutuhkan setiap manusia yang dapat memberikan rasa aman untuk melaksanakan kelangsungan hidupnya.

Keselamatan sebagai kebutuhan dimaksudkan sebagai setiap manusia akan mencari dan mengusahakan agar mendapatkan keselamatan dimanapun manusia itu berada, termasuk saat melaksanakan kerja. Keselamatan dapat diusahakan dan diciptakan untuk mengurangi resiko kecelakaan kerja. Tempat kerja menjadi salah satu area dimana sebuah keselamatan tersebut diperlukan.

Karena potensi kecelakaan kerja sangat mungkin terjadi di tempat kerja. Hal ini mendorong adanya istilah keselamatan kerja.

Menurut Suma'mur (2009), keselamatan kerja adalah sarana utama untuk pencegahan kecelakaan, cacat dan kematian sebagai akibat kecelakaan kerja. Keselamatan kerja yang baik adalah pintu gerbang bagi keamanan tenaga kerja. Keselamatan kerja menyangkut segenap proses produksi dan distribusi, baik barang maupun jasa.

Jadi definisi dari alat-alat keselamatan terhadap keselamatan kerja *crew* dan buruh adalah pengaruh manfaat dari kegunaan dari suatu alat yang digunakan untuk menyelamatkan hidup seseorang dalam melakukan suatu kegiatan atau pekerjaan untuk mencegah segala bentuk kecelakaan kerja dan menciptakan lingkungan kerja yang aman terutama di saat kegiatan bongkar muat berlangsung.

Dalam buku *Basic Safety Training*, Modul-4 (20014:7), keselamatan kerja berkaitan dengan peningkatan produksi dan produktivitas yang tinggi. Keselamatan kerja dapat membantu peningkatan produktivitas dan juga mempengaruhi cepat atau lambatnya suatu kegiatan bongkar muat atas dasar:

- a. Dengan tingkat keselamatan kerja yang tinggi, kecelakaan-kecelakaan yang menjadi sebab sakit cacat dan kematian dapat dikurangi atau ditekan sekecil-kecilnya, sehingga pembiayaan yang tidak perlu dapat dihindari.
- b. Tingkat keselamatan kerja yang tinggi, sejalan dengan pemeliharaan dan penggunaan peralatan kerja dan mesin yang produktif dan efisien dan berkaitan dengan tingkat produksi dan produktivitas yang tinggi.
- c. Pada berbagai hal, tingkat keselamatan kerja yang tinggi, menciptakan kondisi-kondisi yang mendukung kenyamanan serta kegairahan kerja, sehingga faktor manusia dapat diserasikan dengan tingkat efisiensi yang lebih tinggi pula.
- d. Praktek keselamatan kerja tidak bisa dipisah-pisahkan dan keterampilan, keduanya berjalan sejajar dan merupakan unsur-unsur esensial bagi kelangsungan proses produksi.
- e. Keselamatan kerja yang dilaksanakan sebaik-baiknya dengan partisipasi pengusaha dan buruh akan membawa

iklim keamanan dan ketenangan kerja, sehingga sangat membantu bagi terciptanya kelancaran produksi.

Dalam buku *Basic Safety Training*, Modul-4 (2014:85), kecelakaan di tempat kerja dapat dikelompokkan secara garis besar menjadi 3 penyebab, yaitu :

- a. Tindakan tidak aman dan manusia (*unsafe human acts*).
- b. Seseorang melakukan tindakan tidak aman atau keselamatan yang mengakibatkan kecelakaan disebabkan karena :
 - 1) Tidak tahu
 - 2) Tidak mampu atau tidak biasa
 - 3) Tidak mau
- c. Keadaan tidak aman (*unsafe condition*).

Pada saat praktek laut diatas kapal penulis sering menemukan banyak *crew* kapal dalam melaksanakan suatu pekerjaan terutama pada saat kegiatan bongkar muat di pelabuhan daerah yang menggunakan *crane barge* masih saja tidak menggunakan alat-alat keselamatan kerja, sehingga banyak *crew* kapal yang mengalami kecelakaan kerja di atas kapal karena para pekerja tidak mau memakai alat-alat keselamatan kerja dengan alasan:

- a. Tidak sadar atau tidak tahu
- b. Panas
- c. Sesak
- d. Tidak enak dipakai
- e. Tidak enak dipandang
- f. Berat
- g. Mengganggu pekerjaan
- h. Tidak sesuai dengan bahaya yang ada

- i. Tidak ada sanksi
- j. Atasan juga tidak memakai

Banyak *crew* kapal dalam melaksanakan pekerjaannya tidak memakai alat keselamatan kerja dikarenakan mereka melihat perwira kapal juga jarang menggunakan alat-alat keselamatan kerja. Para *crew* kapal juga merasa mereka selama ini tidak pernah di berikan sanksi oleh Nahkoda maupun perwira kapal jika *crew* kapal tidak menggunakan alat-alat keselamatan kerja. Hal ini dikarenakan nahkoda hampir tidak pernah mengadakan *safety meeting* yang harus diadakan setiap satu bulan sekali yang membahas tentang keselamatan kerja dan juga akan memberikan sanksi kepada mereka *crew* kapal yang melanggar peraturan tentang keselamatan kerja di atas kapal, dan juga para perwira dalam melakukan *familiarization* alat-alat keselamatan kerja terhadap *crew* kapal sudah jarang dilakukan terutama pada *crew* kapal yang baru naik.

Menurut Suma'mur (2009:7), kecelakaan menurut organisasi perburuhan internasional tahun 1962 adalah sebagai berikut :

- a. Klasifikasi menurut jenis kecelakaan, (terjatuh, tertimpa benda jatuh, terjepit oleh benda, terkena arus listrik).
- b. Klasifikasi menurut penyebab (mesin, alat angkut dan alat angkat, peralatan lain, bahan, zat-zat radiasi, lingkungan kerja).
- c. Klasifikasi menurut sifat luka (patah tulang, memar, amputasi, mati lemas).
- d. Klasifikasi menurut letak kelainan atau luka di tubuh (kepala, leher, badan, anggota atas, anggota bawah).

Berikut aturan-aturan pokok yang berkaitan dengan keselamatan kerja, diantaranya:

1. STCW 1978 amandemen 2010

Menurut *Basic Safety Training*, Modul-4 (2014:41), suatu hal baru yang dikembangkan dalam STCW 1978 amandemen 2010 adalah bahwa keselamatan pelayaran adalah tanggung jawab 3 (tiga pihak) yaitu :

- a. Pemerintah, sebagai institusi resmi yang mengawasi pelaksanaan aturan-aturan berkaitan dengan keselamatan di laut.
- b. Pendidikan dan pelatihan, yaitu institusi yang mendidik, melatih, personil yang akan bekerja di kapal.
- c. Perusahaan pelayaran, yaitu yang mengoperasikan kapal dengan tenaga kerja terlatih.

Sebagaimana diterangkan diatas bahwa perusahaan pelayaran harus menjamin bahwa tiap kapal diawaki oleh pelaut-pelaut berkualitas, bersertifikat dan sehat secara medis, sangat vital terhadap pelaksanaan keselamatan kerja di kapal.

Menurut Suma'mur (2009:30) dalam Undang-Undang No. 1 tahun 1970 tentang keselamatan kerja yang mengatur kewajiban dan hak tenaga kerja terdapat dalam pasal 12 yang berbunyi:

- a. Memberikan keterangan yang benar bila diminta oleh pegawai, pengawas dan atau ahli keselamatan kerja.
- b. Memahami alat-alat pelindung yang diwajibkan.
- c. Memahami dan mentaati semua syarat-syarat keselamatan kerja yang diwajibkan.
- d. Meminta pada pengurus agar dilaksanakan semua syarat keselamatan dan kesehatan kerja yang diwajibkan.
- e. Menyatakan keberatan bekerja pada pekerjaan yang syarat keselamatan dan kesehatan kerja serta alat-alat pelindung yang diwajibkan dan diragukan olehnya kecuali dalam hal-hal khusus ditentukan oleh pegawai pengawas dalam batas-batas yang masih dapat dipertanggungjawabkan.

Tentang kewajiban bila memasuki tempat kerja, pasal 13 undang-undang keselamatan kerja menyatakan bahwa barang siapa akan memasuki suatu tempat kerja, diwajibkan mentaati semua petunjuk kesehatan kerja dan memakai alat-alat pelindung diri yang diwajibkan.

Adapun kewajiban pengurus diatur dalam pasal 14 ayat 3 yang menyatakan bahwa pengurus diwajibkan untuk menyediakan secara cuma-cuma semua alat pelindung dan yang diwajibkan pada tenaga kerja yang berada dibawah pimpinannya dan menyediakan bagi setiap orang lain yang memasuki tempat kerja tersebut,

disertai dengan petunjuk-petunjuk yang diberikan menurut pegawai pengawasan atau ahli kesehatan kerja.

Dalam *International Safety Management Code* (ISM Code) juga dijelaskan bagaimana membuat sesuatu sistem keselamatan kerja yang dikenal dengan *Safety Management System* (SMS) atau Sistem Management Keselamatan (SMK). Dalam kode ini ditegaskan bahwa SMK harus menjamin :

- a. Ketaatan pada peraturan dan hukum yang berlaku.
- b. Bahwa semua peraturan-peraturan yang berlaku, petunjuk dan standar yang direkomendasikan oleh IMO, pemerintahan, biro klasifikasi dan organisasi *industry maritime* yang diakui, tetap diberlakukan.

Dengan diberlakukan ISM CODE yang baik, perusahaan akan didampingi sebagai perusahaan yang memiliki keandalan dan citra yang baik, dapat meningkatkan daya saing yang lebih menjamin kelangsungan hidup perusahaan. Selain itu akan mendapat keuntungan dari pemeliharaan dan pengorganisasian kapal yang teratur.

2. Peralatan pelindung dalam buku *Basic Safety Training*, Modul-4 (2014,84) dijelaskan mengenai pakaian dan penggunaannya:
 - a. Umum

Wear pack (pakaian kerja), *Gloves* (sarung tangan), *Foot Wear* (alas kaki) yang panas seharusnya menjadi perlengkapan kerja untuk bekerja di kapal, tapi semua tidak bisa memberikan perlindungan yang memadai terhadap bahaya-bahaya khusus yang berkaitan dengan pekerjaan. Semua personil yang diwajibkan untuk mengenakan peralatan perlindungan harus dilatih dalam penggunaannya dan diberitahu keterbatasannya. Pakaian dan

perlengkapannya perlindungan perorangan dikelompokkan sebagai berikut:

- 1) Perlindungan Kepala, terdiri dari *Safety Helmets*, *Hair Protection*
- 2) Perlindungan pernapasan, terdiri dari *Dust Masks*, *Respirator Breathing Apparatus*.
- 3) Perlindungan Tangan dan Kaki, terdiri dari *Gloves*, *Safety boots* dan *Safety shoes*.
- 4) Perlindungan badan, terdiri dari *Safety Suits*, *Safety Belts*, *Harnesses*, *Apron*.

b. *Safety Helmets*

Safety Helmet dapat menahan bahaya yang disebabkan oleh benda yang jatuh dari suatu ketinggian, bahaya lain adalah panas yang tidak normal, resiko tumpukan atau pukulan yang menghancurkan atau cipratan bahan kimia.



Gambar 2.8

Safety helmets

c. Pelindung pendengaran.

Tiap orang yang tidak terlindungi dari kebisingan tingkat tinggi seperti di kamar mesin, harus menggunakan pelindung telinga dari *type* yang telah direkomendasikan yang cocok untuk keadaan khusus. Pelindung pendengaran terdiri dari tiga bentuk, *Ear Plugs* (penyumbat telinga), *Permanen* (type yang dapat dibuang setelah dipakai), *Ear Muff* (Penutup telinga). Bentuk paling sederhana dari pelindung telinga adalah *Glass-down earplug*. Bagaimanapun juga bentuk ini mempunyai kelemahan dari keterbatasan kemampuan untuk mengurangi tingkat kebisingan. *Earplug* dari karet atau plastik juga mempunyai keterbatasan pada suara tingkat yang sangat tinggi atau frekwensi yang sangat rendah yang menyebabkan terjadinya getaran pada saluran telinga. Pada umumnya, *ear muff* merupakan bentuk yang lebih efektif, *ear muff* terdiri dari

sepasang *rigit cups* (mangkok kaku) yang didesain untuk melengkapi untuk menutup telinga, dipaskan dengan cincin penyegel yang lembut agar busa dirapatkan diseperti telinga. *Ear cup* (mangkok telinga) dihubungkan dengan sebuah *spring loaded head band* (*neck band*) yang memastikan bahwa *sound seal* disekitar telinga tetap terjaga. Untuk itu diperlukan saran dari para ahli mengenai penggunaannya.



Gambar 2.9
Pelindung pendengaran

d. Pelindung Muka dan Mata

Dalam memilih pelindung muka dan mata, harus diperhatikan bentuk dan tingkat bahayanya yang dihadapi dan kemampuan pelindung. Penyebab utama kecelakaan pada mata adalah:

- 1) Sinar infra merah (gas pengelasan).
- 2) Sinar ultra violet (las listrik).
- 3) Terkena bahan kimia.
- 4) Terkena partikel.



Gambar 1: Kaca Mata Safety 3M



Gambar 2: Safety Goggles 3M



Gambar 3: Perisai Pengelas (3M Speedglass)



Gambar 4: Perisai Wajah (3M Head and Face Protection)

Gambar 2.10

Alat pelindung muka dan mata

e. Pelindung Tangan dan Kaki.

1) *Gloves* (sarung tangan)

Pemakaian *gloves* yang tepat harus memperhatikan jenis bahaya yang dihadapi dari jenis pekerjaan yang dilakukan, misalnya *Leather gloves* (terbuat dari kulit) umumnya untuk menangani benda yang kasar atau tajam. *Hot resistan gloves* terbuat dari karet sintetik ketika menangani asam, alkalis, oil, solvent, dan bahan kimia. Pada waktu penggunaan sarung tangan (*gloves*) harus benar-benar diperhatikan karena *gloves* mudah terjepit dan ketika *gloves* basah sangatlah licin oleh karena itu diperlukan perhatian khusus dalam penggunaannya dalam bekerja.

Gambar 2.11
*safety gloves*2) *Footwear* (Alas kaki)

Kecelakaan pada kaki biasanya disebabkan karena pemakaian alas kaki yang tidak cocok, meskipun begitu dirasakan kepada semua personil yang bekerja diatas kapal untuk menggunakan *footwear* yang tepat. Kecelakaan biasanya disebabkan karena tumbukan.



Gambar 2.12
Safety shoes

f. Perlindungan badan

Setiap pelaut yang sedang bekerja diatas, diluar atau di bawah *deck* atau tempat lain yang mempunyai resiko terjatuh dari ketinggian 2 m atau lebih, harus menggunakan *safety harness* (sabuk dengan penahan goncangan) yang diikat dengan tali keselamatan.



Gambar 2.13
Safety wear pack

4. Crew dan buruh

a. Crew

Menurut Wikipedia, *crew* adalah seorang awak, dimana seseorang yang bertugas di kegiatan umum, umumnya dalam organisasi terstruktur atau hirarkis. Lokasi dimana *crew* bekerja disebut *crewyard* atau *workyard*. seorang awak kapal (*crew*) terdiri dari beberapa bagian, masing-masing bagian mempunyai tugas dan tanggung jawab sendiri.

Dari pemaparan di atas dapat di simpulkan bahwa *crew* adalah seorang awak kapal yang terdapat dalam sebuah organisasi terstruktur dan mempunyai tugas dan tanggung jawab masing-masing.

Crew di atas kapal terbagi atas dua *department*, yaitu *deck department* dan *engine department*. *Deck department* terdiri dari:

- 1) *Captain*, bertanggung jawab penuh terhadap keselamatan pelayaran (*crew*, kapal, muatan).
- 2) Mualim 1, bertugas untuk pemeliharaan seluruh kapal kecuali kamar mesin dan ruangan-ruangan lainnya yang berhubungan dengan dinas kamar mesin
- 3) Mualim 2, bertanggung jawab atas keadaan baik lampu-lampu navigasi, termasuk lampu jangkar dan sebagainya, serta lampu semboyan Aldis.

- 4) Mualim 3, bertanggung jawab atas pemeliharaan dan kelengkapan *life boats, liferafts, lifebuoys* serta *lifejackets*, serta administrasi.
- 5) *Ratings* atau bawahan bagian *deck*, terdiri dari *boatswain, able bodied seaman* semuanya mempunyai tugas dan tanggung jawab masing-masing terhadap proses keselamatan.

Bagian *engine department* terdiri dari:

- 1) *Chief engineer*, bertugas sebagai pimpinan dan penanggung jawab atas semua mesin yang ada di kapal baik itu mesin induk, mesin bantu, mesin pompa, mesin *crane*, mesin sekoci, mesin kemudi, mesin *freezer*, dll.
- 2) Masinis 1, bertugas memastikan permesinan kapal dan perangkat bekerja sesuai dengan prosedur perlindungan keselamatan dan lingkungan.
- 3) Masinis 2, bertugas menjaga tambahan mesin, generator air tawar, mesin kerek, peralatan tambat, sekoci motor, darurat kompresor, pompa kebakaran darurat dan incinerator.
- 4) Masinis 3, bertugas menjaga sistem bahan bakar transfer dan pabrik limbah.

5) *Ratings* dan bawahan bagian *engine* terdiri dari, mandor (kepala kerja *oiler* dan *wiper*), *fitter* (jurul), *oiler* (juru minyak), *wiper* semuanya mempunyai tugas dan tanggung jawab masing-masing terhadap proses keselamatan.

b. Buruh

Menurut Wikipedia, buruh, *pekerja*, *worker*, *laborer*, tenaga kerja atau karyawan pada dasarnya adalah manusia yang menggunakan tenaga dan kemampuannya untuk mendapatkan balasan berupa pendapatan baik berupa uang maupun bentuk lainnya kepada Pemberi Kerja atau pengusaha atau majikan.

Dalam Undang-Undang No.13 tahun 2003 tentang ketenagakerjaan Bab I pasal 1 ayat 2 tenaga kerja adalah setiap orang yang mampu melakukan pekerjaan guna menghasilkan barang atau jasa baik untuk memenuhi kebutuhan sendiri maupun untuk masyarakat. Buruh dibagi atas 2 klasifikasi besar, yaitu:

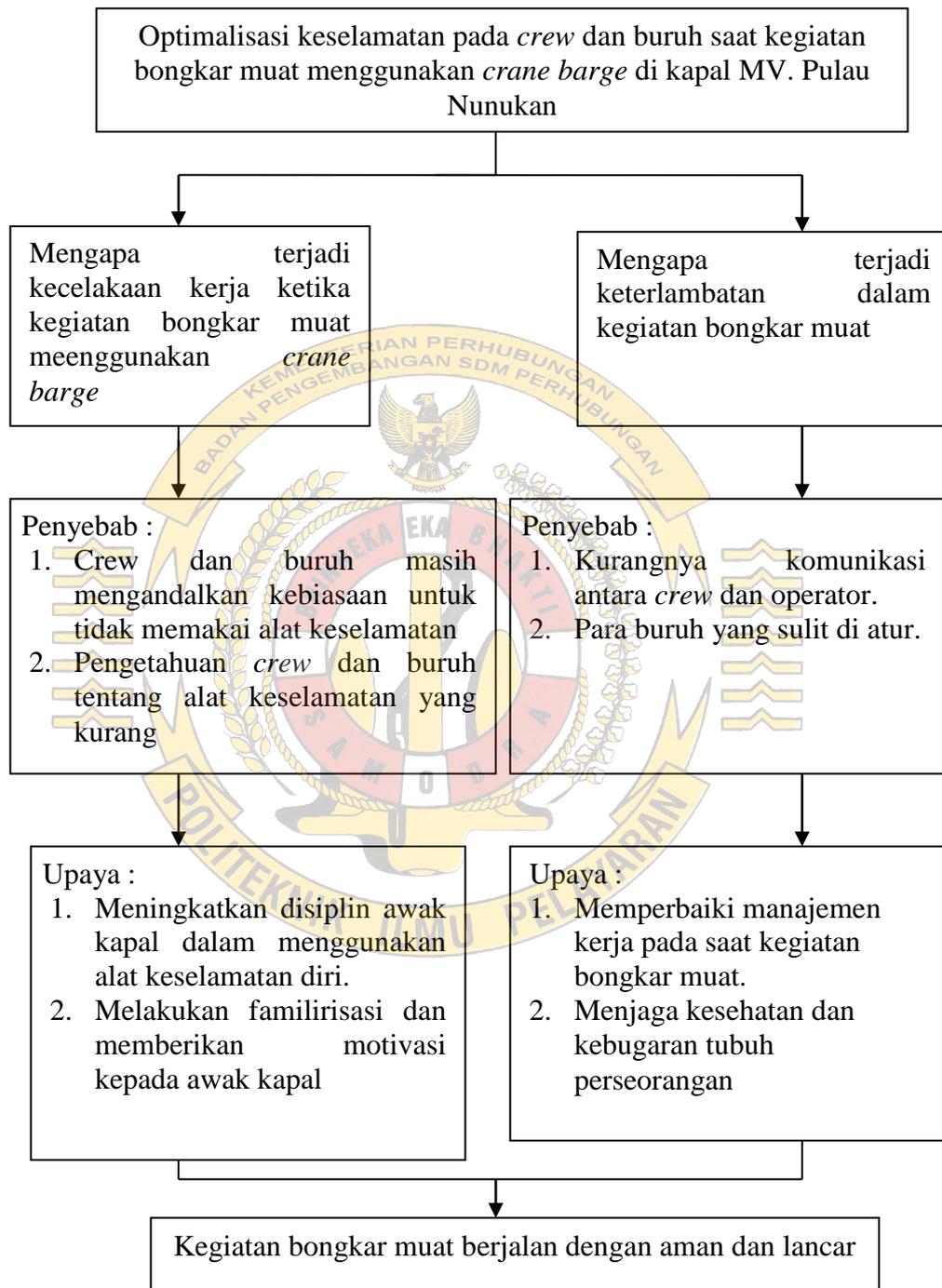
- 1) Buruh professional biasa disebut buruh kerah putih, menggunakan tenaga otak dalam bekerja.
- 2) Buruh kasar biasa disebut buruh kerah biru, menggunakan tenaga otot dalam bekerja.

Menurut www.artikata.com buruh adalah orang yg bekerja untuk orang lain dengan mendapat upah pekerja. Secara teori, dalam konteks kepentingan, didalam suatu perusahaan terdapat 2 (dua) kelompok yaitu, kelompok pemilik modal (*owner*) dan kelompok buruh, yaitu orang-orang yang diperintah dan dipekerjakan yang berfungsi sebagai salah satu komponen dalam proses produksi.

Dalam teori Karl Marx tentang nilai lebih, disebutkan bahwa kelompok yang memiliki dan menikmati nilai lebih disebut sebagai majikan dan kelompok yang terlibat dalam proses penciptaan nilai lebih itu disebut Buruh. Buruh berbeda dengan pekerja. Pengertian pekerja lebih menunjuk pada proses dan bersifat mandiri. Bisa saja pekerja itu bekerja untuk dirinya dan menggaji dirinya sendiri pula. Contoh pekerja ini antara lain petani, nelayan, dokter yang dalam prosesnya pekerja memperoleh nilai tambah dari proses penciptaan nilai tambah yang mereka buatsendiri. Istilah tenaga kerja di populerkan oleh pemerintah orde baru, untuk menggantikata buruh yang mereka anggap kekiri-kirian dan radikal.

Dalam penelitian ini yang di maksud dengan buruh adalah orang yang bekerja untuk membantu proses bongkar muat *container* di suatu pelabuhan.

B. Kerangka Pikir



Gambar 2. 14
Kerangka pikir