

BAB III

METODE PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA

3.1 Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dengan mempelajari bahan-bahan pustaka yang berupa peraturan perundang-undangan dan literatur-literatur lainnya yang berhubungan dengan permasalahan yang dibahas. Dengan demikian data sekunder dari penelitian ini adalah data yang diperoleh dari studi kepustakaan, dimana data ini mengacu pada:

3.1.1 Prundang-undangan

a. Undang-Undang Dasar 1945

Dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 menyatakan bahwa pasal 27 ayat 2 menyebutkan "Tiap-tiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan." Dilanjutkan dengan pasal 28 D ayat 1 yang juga menyebutkan bahwa "Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan dan kepastian hukum yang adil dan perlakuan yang sama dihadapan hukum."

b. Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan

Kehadiran Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan bertujuan untuk memberikan perlindungan terhadap tenaga kerja serta menjamin hak-hak dasar pekerja atau buruh dan menjamin kesamaan kesempatan serta perlakuan tanpa diskriminasi atas dasar apapun untuk mewujudkan kesejahteraan pekerja atau buruh dan keluarganya dengan

tetap memperhatikan perkembangan kemajuan dunia usaha. Hal tersebut ditegaskan dalam pasal 88 sampai pasal 89 tentang Pengupahan, pasal 77 sampai pasal 85 tentang Waktu Kerja, pasal 86 sampai pasal 87 tentang Keselamatan dan Kesehatan kerja dan pasal 99 sampai pasal 101 tentang Kesejahteraan.

- c. Surat Keputusan Bersama (SKB) Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Direktur Jenderal Pembinaan Pengawasan Ketenagakerjaan Dan Deputi Bidang Kelembagaan Koperasi Dan Usaha Kecil Dan Menengah Nomor: UM.008/41/2/DJPL11, Nomor: 93/DJPPK/XII/2011, Nomor: 96/SKB/DEP.1/XII/2011 Tentang Pembinaan Dan Penataan Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) Di Pelabuhan. Berdasarkan Surat Keputusan Bersama tersebut pasal 1 ayat 4 menegaskan bahwa “Koperasi TKBM di pelabuhan adalah badan usaha yang beranggotakan para TKBM di pelabuhan yang bergerak di bidang kegiatan penyediaan jasa TKBM dengan melandaskan kegiatan berdasarkan prinsip efisiensi dan efektifitas kerja dalam rangka pencapaian tingkat produktifitas kerja, peningkatan jaminan kesejahteraan dan perlindungan kerja.”

3.1.2 Sejarah Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat

Sejarah pembentukan Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat Mbongo Sama Pelabuhan Bung Karno Ende diawali dengan keberadaan Yayasan Usaha Karya (YUKA) yang di sahkan melalui Keputusan Bersama (SKB) Menteri Perhubungan Nomo: PM.1/05/PHB-78 Dan Menteri Tenaga Kerja,

Transmigrasi dan Koperasi Nomor: KEP.08/MEN/1978 Tentang Pembentukan Yayasan Usaha Karya tertanggal 10 Januari tahun 1978. Yayasan Usaha Karya kemudian didirikan pada tanggal 17 Maret tahun 1978 Akte Notaris GHS.L.Tobing, S.H. di Jakarta Nomor 43 serta dicantumkan dalam Tambahan Berita Negara Republik Indonesia Nomor: 11 Tahun 1987 yang telah diumumkan pada 2 Mei tahun 1978 Nomor 35.

Pada 3 September tahun 1986, atas dasar Keputusan Bersama Menteri Perhubungan Nomor: KM.130/KP.803/PHB.86 dan Menteri Tenaga Kerja Nomor: KEP-837/MEN/86, maka YUKA pun dibubarkan, Konsiderans Keputusan Bersama tersebut menyatakan:

“bahwa dalam rangka pelaksanaan Instruksi Presiden Nomor 4 Tahun 1985 tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi, khususnya bongkar muat di pelabuhan, dipandang perlu mencabut Keputusan Bersama Menteri Tenaga Kerja, Transmigrasi dan Koperasi Nomor: KEP.08/MEN/1978 tanggal 10 Januari 1978 dan membubarkan Yayasan Usaha Karya (YUKA).”

Guna memenuhi kekosongan Badan Usaha Pengelola Tenaga Kerja Bongkar Muat, pendirian koperasi ini dilakukan berdasarkan Instruksi Presiden Nomor. 4 tahun 1985 tanggal 04 bulan April tahun 1985 berlanjut kepada Surat Keputusan Bersama Menteri Perhubungan dan Menteri Tenaga Kerja Nomor: IM.2/HK.601/PHB-1989, Nomor: INS.03/MEN/1989 tanggal 14 bulan Juli tahun 1989 dan Surat Keputusan Bersama Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Direktur Jenderal Pembinaan Pengawasan

Ketenagakerjaan, Direktur Jenderal Bina Lembaga Koperasi Nomor: UM.52/1/9-89, Nomor: KEP.103/BW/89, 17/SKB/BLK/VI/89 Tanggal 01 Juni tahun 1989 tentang Pembentukan Dan Pengembangan Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat

Kemudian penyempurnaan dilakukan berdasarkan Surat Keputusan Bersama Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Direktur Jenderal Pembinaan Hubungan Industrial dan Pengawasan Ketenagakerjaan Serta Deputi Bidang Kelembagaan Koperasi Dan Usaha kecil Dan Menengah Nomor: AL.59/1/12-02-300/BW/2002/13/SKB/DEP.1/VIII/2002, tentang Pembinaan dan Pengembangan Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) Di Pelabuhan.

Penyempurnaan berlanjut dengan keluarnya Surat Keputusan Bersama Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Direktur Jenderal Pembinaan Pengawasan Ketenagakerjaan dan Deputi Bidang Kelembagaan Koperasi Dan Usaha Kecil Dan Menengah Nomor: UM.008/41/2/DJPL-11 Nomor: 93/DJPPK/XII/2011, Nomor: 96/SKB/DEP.1/XII/2011, tentang Pembinaan Dan Penataan Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) Di Pelabuhan dengan hasil akhir koperasi sebagai pengelola TKBM.

Kemudian sesuai dengan SK. Menteri Perhubungan Nomor. KM.13 Tahun 1989 Tanggal 22 Februari tahun 1989 tentang Pengelolaan Kegiatan Bongkar Muat dilakukan di masing-masing pelabuhan sebagai salah satu bentuk kemandirian pengelolaan Koperasi Karyawan Pelabuhan di Indonesia.

Hal ini dimaksudkan guna memaksimalkan kegiatan Bongkar Muat sebagai salah satu instrumen penting dalam kelancaran arus barang di pelabuhan.

3.1.3 Jumlah Tenaga Kerja Bongkar Muat

NO	Tahun	Jumlah TKBM
1	2016	200 orang TKBM
2	2017	190 orang TKBM
3	2018	178 orang TKBM
4	2019	106 orang TKBM

Sumber : Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat Pelabuhan Ende

3.2 Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh langsung oleh penulis di lokasi penelitian melalui responden dengan teknik wawancara langsung

3.2.1 Perlindungan Hukum Terhadap Tenaga Kerja Bongkar Muat

3.2.1.1 Perlindungan terhadap upah

Hasil wawancara yang dilakukan terhadap Mandor, Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dan Karyawan Koperasi TKBM di lokasi penelitian menunjukkan bahwa perlindungan upah terhadap Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) belum dilaksanakan dengan baik, hal tersebut dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel perlindungan upah TKBM

No	Responden	Upah Sesuai	Upah Tidak Sesuai
1	Mandor (Ketua kelompok TKBM)		✓
2	Tenaga Kerja Bongkar Muat		✓
3	Karyawan Koperasi TKBM		✓

Sumber : wawancara di lokasi penelitian

Berdasarkan data tabel diatas, menunjukan bahwa Mandor, Tenaga Kerja Bongkar muat (TKBM) dan Karyawan Koperasi TKBM yang diwawancarai menyatakan upah tidak sesuai.

3.2.1.2 Perlindungan terhadap Waktu Kerja

Hasil wawancara yang dilakukan terhadap Mandor, Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dan Karyawan Koperasi TKBM di lokasi penelitian menunjukan bahwa perlindungan waktu kerja terhadap Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) belum dilaksanakan dengan baik. Hal tersebut dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel perlindungan waktu kerja TKBM

No	Responden	Sesuai Waktu Kerja	Tidak Sesuai Waktu Kerja
1	Mandor (Ketua Kelompok TKBM)		✓
2	Tenaga Kerja Bongkar Muat		✓
3	Karyawan Koperasi TKBM		✓

Sumber : wawancara di lokasi penelitian

Berdasarkan data tabel di atas, menunjukan bahwa Mandor, Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dan Karyawan Koperasi TKBM yang diwawancarai menyatakan waktu kerja para TKBM adalah tidak sesuai

3.2.1.3 Perlindungan terhadap keselamatan dan kesehatan kerja

a. Keselamatan Kerja

Hasil wawancara yang dilakukan terhadap Mandor, Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dan Karyawan Koperasi TKBM di lokasi penelitian menunjukan bahwa untuk perlindungan keselamatan kerja terhadap Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) belum dilaksanakan dengan baik. Hal tersebut dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel perlindungan keselamatan kerja TKBM

No	Responden	Diberikan	Tidak Diberikan
1	Mandor (Ketua Kelompok TKBM)		✓
2	Tenaga Kerja Bongkar Muat		✓
3	Karyawan Koperasi TKBM		✓

Sumber : wawancara di lokasi penelitian

Berdasarkan data tabel di atas, menunjukan bahwa Mandor, Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dan Karyawan Koperasi yang diwawancarai menyatakan keselamatan kerja Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) tidak diberikan.

b. Kesehatan Kerja

Hasil wawancara yang dilakukan terhadap Mandor, Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dan Karyawan Koperasi TKBM di lokasi penelitian menunjukkan bahwa, perlindungan kesehatan kerja terhadap Tenaga Kerja Bongkar Muat telah diberikan. Hal tersebut dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel perlindungan kesehatan kerja TKBM

No	Responden	Diberikan	Tidak diberikan
1	Mandor (Ketua Kelompok TKBM)	✓	
2	Tenaga Kerja Bongkar Muat	✓	
3	Karyawan Koperasi TKBM	✓	

Sumber : Wawancara di lokasi penelitian

Berdasarkan data tabel di atas menunjukkan bahwa Mandor, Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dan Karyawan Koperasi TKBM yang diwawancarai menyatakan kesehatan kerja Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) telah diberikan.

3.2.1.4 Perlindungan terhadap Kesejahteraan

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan terhadap Mandor, Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dan Karyawan Koperasi TKBM, untuk perlindungan kesejahteraan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) masih belum dilakukan dengan baik. Hal tersebut dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel perlindungan kesejahteraan TKBM

No	Responden	Diberikan	Tidak diberikan
1	Mandor (Ketua Kelompok TKBM)		✓
2	Tenaga Kerja Bongkar Muat		✓
3	Karyawan Koperasi TKBM		✓

Sumber : wawancara di lokasi penelitian

Berdasarkan data tabel di atas, menunjukkan bahwa Mandor, Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dan Karyawan Koperasi TKBM yang diwawancarai menyatakan, kesejahteraan para Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) tidak diberikan.

3.2.2 Faktor-faktor yang mempengaruhi perlindungan hukum

Berdasarkan data hasil wawancara dengan Mandor, Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dan Karyawan Koperasi TKBM di lapangan, diperoleh jawaban yang sama mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan perlindungan hukum yaitu :

1. Faktor Eksternal

a. Faktor Kapal

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan melalui wawancara di lapangan mengatakan bahwa volume kapal sangat menurun dan tidak menentu serta kapal yang masuk hanya 2 (dua) kali dalam satu bulan.

b. Faktor Cuaca

- 1) Berdasarkan hasil penelitian di lapangan bahwa, cuaca yang buruk sangat mempengaruhi arus kapal yang masuk, hal ini berdampak pada kelancaran kapal yang masuk yaitu 1 bulan 2 kali.
- 2) Berdasarkan hasil penelitian di lapangan bahwa, pada saat proses pengerjaan bongkar muat barang oleh TKBM, para TKBM tersebut tidak dapat melakukan pengerjaan bongkar muat hingga selesai dikarenakan cuaca yang buruk.

2. Faktor Internal

a. Faktor Pelabuhan

Berdasarkan hasil penelitian di lapangan bahwa pada saat proses pengerjaan bongkar muat barang oleh TKBM, para TKBM tersebut tidak dapat melakukan pengerjaan bongkar muat hingga selesai dan jadwal yang seharusnya melakukan pengerjaan bongkar muat barang tidak sesuai dikarenakan tidak adanya dermaga khusus untuk bongkar muat, ukuran dermaga yang belum sesuai untuk kapal besar seperti kapal-kapal kontener serta posisi dermaga yang tidak tepat dan fasilitas pelabuhan yang belum memadai dan hal ini juga berdampak pada waktu kerja Tenaga Kerja Bongkar Muat.

b. Perlengkapan Kerja

Pada saat bongkar muat di pelabuhan, fasilitas seperti masker, sepatu, sarung tangan, masih kurang dan tidak layak digunakan.