

**HAK PENGEMUDI BUS PERUSAHAAN ANGKUTAN JALAN
PERUM DAMRI SURABAYA TERKAIT JAM KERJA**

Doel Susanto

Fakultas Hukum Universitas Katolik Darma Cendika

ABSTRAK

Waktu kerja pengemudi bus sebagaimana yang disyaratkan oleh Pasal 90 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tidak sinkron dengan Undang-Undang Nomor 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. Berdasarkan asas *lex specialis derogat legi generali*, maka status Perum Damri Surabaya sebagai jenis pekerjaan yang bergerak pada sektor usaha atau pekerjaan tertentu dan jenis dan sifat pekerjaan yang dijalankan secara terus menerus. Hal ini berdampak kepada upah yang diperoleh oleh pengemudi bus berupa upah pokok dan upah lembur. Pemerintah belum mengatur secara khusus ketentuan upah lembur pengemudi bus, sehingga oleh Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan dan Pasal 12 Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor KEP. 102/MEN/VI/2004 tentang Waktu Kerja Lembur dan Upah Kerja Lembur diserahkan kepada Perum Damri Surabaya untuk mengatur upah lembur. Hal ini berpotensi terjadi pelanggaran-pelanggaran dalam pembayaran upah lembur sehingga dibutuhkan regulasi yang khusus mengatur upah lembur pengemudi bus.
Kata Kunci: jam kerja, hak, upaya hukum

ABSTRACT

*The working time of the bus driver as implied by Article 90 paragraph (4) of Law Number 22 of 2009 on Road Traffic and Transportation, is not in sync with Law Number 13 of 2003 concerning Labor because based on the principle of *lex specialis derogat legi generali*, the status of Perum Damri Surabaya as a type of work engaged in certain business sectors or occupations and the type and nature of work carried out continuously. This affects the wages earned by bus drivers in the form of basic wages and overtime pay. The government has not specifically regulated the provisions of overtime drivers' wages, so that by Law Number 13 of 2003 concerning Manpower and Article 12 of the Decree of the Minister of Manpower and Transmigration of the Republic of Indonesia Number KEP. 102 / MEN / VI / 2004 concerning Overtime and Overtime Working Time shall be submitted to Perum Damri Surabaya to regulate overtime pay. This has potential violations in the payment of overtime wages, so a regulation that specifically regulates the bus driver's overtime wages.
Keywords: working hours, rights, legal efforts*

A. PENDAHULUAN

Dalam kehidupan manusia, angkutan atau yang disebut sebagai alat angkut baik orang maupun barang tidak dapat lepas dari aktivitas keseharian manusia oleh karena tanpa alat angkut, manusia tidak dapat beraktivitas secara efektif dan efisien. Dalam perkembangannya, dari zaman tradisional ke modern, angkutan mengalami beberapa perubahan sangat signifikan dari angkutan menggunakan tenaga manusia, yang berevolusi menjadi angkutan menggunakan tenaga mesin yang sering kita temukan di zaman modern dan salah satunya adalah bus antar kota maupun antar provinsi.

Angkutan menurut Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah, “Perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.” Angkutan juga merupakan pelayanan publik yang bergerak di bidang transportasi darat, yang jika dikaitkan dengan arti pelayanan publik dalam Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik adalah, “Kegiatan atau rangkaian kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan pelayanan sesuai dengan peraturan perundang-undangan bagi setiap warga negara dan penduduk atas barang, jasa, dan/atau pelayanan administratif yang disediakan oleh penyelenggara publik.”

Peranan angkutan dalam kehidupan manusia sangat penting dan mutlak, sebab tanpa angkutan mustahil orang maupun barang berpindah tempat dengan cepat, efektif dan efisien. Sebagai contoh, untuk seorang manusia karir yang mengandalkan angkutan seperti bus untuk bepergian ke kantor hanya memakan waktu 1 jam dalam perjalanan menuju kantor. Sedangkan jika tidak ada bus, pastinya perjalanan tersebut ditempuh waktu lebih lama dari 1 jam. Contoh di atas juga berlaku untuk barang misalnya sembako yang dikirim dari Aceh ke Papua dengan menggunakan kapal laut bertenaga mesin hanya memakan waktu perjalanan kurang dari 1 bulan. Sedangkan dikirim tidak menggunakan kapal bertenaga mesin, pastinya proses pengiriman sembako ke Papua memakan waktu lebih dari 1 bulan sehingga semua sembako didalam kapal rusak.

Mengingat pentingnya angkutan di era modern, perusahaan yang bergerak di bidang jasa pengangkutan seperti Perusahaan Djawatan Angkutan Motor Republik Indonesia atau yang lebih dikenal dengan nama Damri yang dibentuk berdasarkan Maklumat Kementerian Perhubungan Republik Indonesia Nomor 01/DAMRI/49 pada tanggal 25 November 1946 dengan tugas utama menyelenggarakan angkutan orang dan barang di darat dengan menggunakan kendaraan bermotor hadir untuk menjawab permasalahan tersebut. Tentunya Perum Damri membutuhkan banyak tenaga kerja sebagai pengemudi bus baik antar kota maupun antar provinsi. Hal ini menjadi angin segar bagi pencari kerja yang memiliki keahlian sebagai pengemudi bus untuk mengajukan diri sebagai pekerja di perusahaan penyedia jasa pengangkutan tersebut. Secara tidak langsung, perusahaan tersebut juga membantu pemerintah dalam meminimalkan angka pengangguran.

Namun demikian, permasalahan yang juga ikut timbul dari semakin tingginya permintaan akan jasa pengemudi bus yang mana dalam hal ini oleh peneliti dikhususkan di Kota Surabaya salah satunya berupa tidak terjaminnya hak pengemudi bus oleh Perum Damri Surabaya. Mengingat bahwa pekerjaan pengemudi bus sangat beresiko dan memakan waktu lama sehingga pengemudi bus bekerja di atas waktu yang diisyaratkan oleh Pasal 90 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan pekerjaan pengemudi bus berdasarkan pasal 3 ayat (1) huruf b Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor 233/MEN/2003 tentang Jenis Dan Sifat Pekerjaan Yang Dijalankan Terus Menerus. Ini berarti bahwa pengemudi bus di hari libur nasional tetap bekerja dengan waktu normal. Jenis pekerjaan yang memakan waktu cukup lama ditunjang dengan sifat pekerjaan yang terus menerus dengan tidak berbanding lurus dengan hak yang diperoleh, tentu saja pengemudi bus yang bekerja di Perum Damri Surabaya sangat dirugikan. Untuk mencapai kesejahteraan pengemudi bus, tentunya dapat berbenturan dengan persoalan-persoalan internal Perum Damri Surabaya. Mengingat posisi pengemudi bus sangat lemah di dalam hirarki Perum Damri Surabaya sehingga pengemudi bus kesulitan untuk melakukan upaya-upaya yang dianggap perlu dalam meminta haknya kepada Perum Damri Surabaya.

B. PEMBAHASAN

1. Sejarah Waktu Kerja

Pembagian waktu kerja dilatarbelakangi oleh Revolusi Industri pada tahun 1750 dengan ditemukan mesin uap oleh James Watt, Richard Arkwright mesin pemintal yang diperbaiki oleh Samuel Crompton, pendeta Edmund Cartwright menciptakan pesawat tenun otomatis dengan menggunakan tenaga uap, Robert Fulton mencitakan kapal uap digerakkan dengan dua roda besar dan George Stephensen menemukan lokomotif membawa dampak terhadap perubahan pola kerja yang awalnya murni menggunakan tenaga manusia, berubah menggunakan tenaga mesin.

Untuk mensukseskan Revolusi Industri, perusahaan membutuhkan tenaga manusia yang bekerja di perusahaan. Melihat hal tersebut, banyak penduduk yang tinggal di desa menjual tanah dan ladang untuk pindah dan bekerja di kota sebagai pekerja/buruh dalam perusahaan. setelah mengetahui bahwa jam kerja yang ditetapkan oleh perusahaan tidak berbanding lurus dengan upah yang diperoleh memaksa pria, wanita dan anak-anak bekerja untuk menutupi biaya hidup. Ali Marsaban dan Ondang Nazar mengatakan bahwa, “Beribu-ribu wanita meninggalkan rumah tangga mereka untuk bekerja 12 sampai 14 jam sehari di pabrik-pabrik dan sebaliknya mereka telah terlampau letih untuk menunaikan kewajibannya sebagai ibu terhadap keluarga dan rumah tangganya.”¹

Mengetahui bahwa peran pekerja/buruh sangat penting dalam perusahaan sehingga buruh melakukan aksi mogok kerja bersama untuk menuntut jam kerja diturunkan dan upah dinaikan dengan menyuarakan sebuah lagu perlawanan berupa, “Seluruh pekerjaan terhenti, seandainya tanganmu yang kuasa itu menghendaknya.”² Dengan aksi tersebut, berdampak kepada pendapatan perusahaan yang semakin merosot sehingga perusahaan mengabulkan tuntutan

¹Ali Marsaban, Ondang Nazar, *Revolusi Industri*, Bandung-Jakarta-Yogyakarta-Surabaya: Ganaco N.V.,1974, hlm. 35.

²*Ibid*, hlm. 42.

pekerja/buruh dalam aksi mogok bersama tersebut dan jadilah waktu kerja 8 jam sehari

2. Analisis Waktu Kerja Pengemudi Bus Perum Damri Surabaya Menurut Peraturan Perundang-undangan

Waktu kerja pekerja/buruh diatur dalam Pasal 77 ayat (2) huruf a dan b Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. mengingat bahwa status Perum Damri Surabaya sebagai salah satu perusahaan yang bergerak pada sektor usaha atau pekerjaan tertentu sebagaimana yang diatur dalam Penjelasan pasal 77 ayat (3) Undang-Undang Nomor 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, maka waktu kerja pekerja/buruh diatur dalam Pasal 90 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Meskipun secara hirarki berdasarkan Pasal 7 ayat (1) huruf c Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan, kedua undang-undang di atas sederajat dan sama-sama mengatur waktu kerja, namun ruang lingkup pengaturan waktu kerja dalam kedua undang-undang tersebut berbeda. Penggunaan aturan yang khusus terhadap suatu masalah hukum dengan mengecualikan aturan umum yang tidak bertentangan dengan aturan umum tersebut, dalam asas hukum di sebut sebagai "*Lex specialis derogat legi generali* (ketentuan khusus menyingkirkan peraturan umum)."³

Terkait dengan waktu kerja sebagaimana diatur dalam Pasal 90 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa, "Dalam hal tertentu Pengemudi dapat di pekerjakan paling lama 12 (dua belas) jam sehari termasuk waktu istirahat selama 1 (satu) jam," tentunya dapat berdampak kepada beban waktu kerja dan hak yang diperoleh oleh pengemudi bus. Dampak beban waktu kerja dapat terlihat seperti yang awalnya pengemudi dipekerjakan paling lama 8 (delapan) jam sehari berubah menjadi menjadi 12 jam sehari termasuk waktu istirahat selama 1 jam. Berdasarkan perubahan waktu kerja tersebut, tentunya hak yang diperoleh oleh pengemudi bus dapat berbeda seperti hak akan pokok dan upah lembur. Adapun syarat-syarat untuk dapat

³ Aziz Syamsuddin, *Tindak Pidana Khusus*, Jakarta:Sinar Grafika, 2011, hlm. 11.

mempekerjakan pengemudi bus dengan waktu kerja sebagaimana diuraikan di atas, diatur dalam Pasal 6 Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor KEP.102/MEN/VI/2004 tentang Waktu Kerja Lembur.

Selain itu, Perum Damri Surabaya wajib menyediakan pengemudi pengganti sebagaimana diatur dalam Pasal 241 ayat (1) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 44 tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi, yang di tempatkan di terminal tertentu seperti yang diisyaratkan dalam Penjelasan Pasal 241 ayat (1) dan (2) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 44 tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi, dalam jangka waktu tertentu seperti yang diatur dalam Pasal 241 ayat (2) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 44 tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi dengan tujuan menggantikan pengemudi utama mengemudikan bus, sehingga pengemudi utama dapat istirahat dan pengemudi pengganti dapat melanjutkan aktivitas bekerja mengemudikan bus. Selain itu, untuk menunjang aktivitas pekerjaan dari pengemudi bus, sebelum bus dikemudikan, terlebih dahulu bus wajib memenuhi persyaratan laik jalan sebagaimana diatur dalam Pasal 150 ayat (1) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 tahun 2002 tentang Kendaraan.

Selain status Perum Damri Surabaya sebagai salah satu perusahaan yang bergerak pada sektor usaha atau pekerjaan tertentu, ternyata juga merupakan salah satu jenis pekerjaan yang dijalankan secara terus-menerus sebagaimana diatur oleh pasal 3 ayat (1) huruf b Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor 233/MEN/2003 tentang Jenis Dan Sifat Pekerjaan Yang Dijalankan Terus Menerus, sehingga pada hari libur nasional pengemudi tetap bekerja dengan jam kerja normal. Sebelum mempekerjakan pengemudi bus pada hari libur nasional, Perum Damri Surabaya wajib memenuhi beberapa persyaratan berupa mendapatkan persetujuan dari pengemudi bus sebagaimana diatur dalam Pasal 4 Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor 233/MEN/2003 tentang Jenis dan Sifat Pekerjaan Yang Dijalankan Terus Menerus, dan membayarkan upah lembur sebagaimana diatur dalam Pasal 5 Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik

Indonesia Nomor 233/MEN/2003 tentang Jenis Dan Sifat Pekerjaan Yang Dijalankan Terus Menerus.

3. Tingkat Konsentrasi dan Kondisi Psikologis Pengemudi Bus Perum Damri Surabaya dengan Waktu Kerja

Berlakunya waktu kerja pengemudi bus Perum Damri Surabaya sebagaimana yang diatur dalam Pasal 90 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, ditunjang dengan waktu kerja normal pada hari libur nasional seperti yang diatur dalam Pasal 3 ayat (1) huruf b Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor 233/MEN/2003 tentang Jenis Dan Sifat Pekerjaan Yang Dijalankan Terus Menerus, tentunya hal ini dapat memengaruhi tingkat konsentrasi dan kondisi psikologis dari pengemudi bus. Mengingat bahwa aktifitas mengemudi selama waktu yang disampaikan di atas dengan posisi duduk yang ditunjang dengan kondisi lalu lintas yang padat pada hari libur nasional sehingga dapat membuat pengemudi menjadi lelah yang berdampak kepada tingkat konsentrasi dan kondisi psikologis dari pengemudi bus.

Adapun bentuk dari terganggunya konsentrasi dari pengemudi bus sebagaimana dikutip dari abstrak yang dipaparkan dari hasil penelitian yang dilakukan oleh Wiji Lestari pada tahun 2012 yang dituangkan dalam Skripsi dengan judul Hubungan Sikap Kerja lama dengan Keluhan Subyektif Nyeri Pinggang pada Pengemudi Bus Perum Damri Po. Nugroho Kota Semarang berupa “Tidak ada hubungan antara lama duduk dengan keluhan subyektif nyeri pinggang dengan p-value 0,324. Dari 30 responden diketahui 23 orang bekerja dengan sikap kerja duduk berisiko, dan 7 orang yang tidak berisiko.”⁴ Selain itu, pada tahun 2015, Rahmadi Fahmi melakukan penelitian terhadap pengemudi bus Perum Damri Po. Restu Mulya dan kemudian dituangkan dalam sebuah jurnal yang berjudul Gambaran Kelelahan dan Keluhan Muskuloskeletal Pada Pengemudi Bus Malam Jarak Jauh Po. Restu Mulya berupa “Sebagian besar pengemudi bus

⁴Yunita Wiji Lestari, “Hubungan Sikap Kerja Lama dengan Keluhan Subyektif Nyeri Pinggang pada Pengemudi Bus Perum Damri dan Po. Nugroho Kota Semarang”, *Program Studi Kesehatan Masyarakat - S1, Fakultas Kesehatan, Universitas Dian Nuswantoro Semarang*, 2012, hlm. 1.

malam jarak jauh yaitu sebanyak 75% mengalami keluhan *muskuloskeletal* agak sakit dengan titik keluhan yaitu pantat, punggung, leher dan betis kaki.”⁵

Kedua penelitian di atas menunjukkan bahwa mengemudikan bus dengan posisi duduk yang ditunjang dengan waktu kerja sebagaimana yang diisyaratkan dalam Pasal 90 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pengemudi bus berpotensi terserang keluhan *muskuloskeletal* berupa sakit dengan titik keluhan yaitu pantat, punggung, leher dan betis kaki pada pengemudi bus malam jarak jauh Po. Restu Mulya. Hal ini tentunya, pengemudi bus Perum Damri Surabaya juga ikut berpotensi terserang penyakit seperti yang dipaparkan di atas sehingga dapat memengaruhi tingkat konsentrasi dan kondisi psikologis dari pengemudi bus. Adapun upaya yang dapat dilakukan sehingga dapat mengurangi resiko pengemudi bus terserang penyakit nyeri pinggang dan keluhan *muskuloskeletal* berupa bekerja dengan posisi sesuai ergonomi dan diimbangi dengan istirahat yang cukup, melakukan olahraga ringan 3-5 kali dalam 1 minggu.

4. Hak Pengemudi Bus Perum Damri Surabaya

Hak pengemudi Bus Perum Damri Surabaya merupakan suatu akibat dari terpenuhinya kewajiban sehingga pengemudi bus berhak mendapatkan suatu hak berupa upah yang layak bagi kehidupan dan kelangsungan hidup yang diberikan oleh Perum Damri Surabaya kepada pengemudi bus. Upah menurut Adrian Sutedi dalam buku Hukum Perburuhan adalah “imbalan yang diterima pekerja/buruh atas jasa yang diberikannya dalam proses memproduksi barang atau jasa diperusahaan.”⁶ Sedangkan menurut Imam Soepomo dalam buku Pengantar Hukum Perburuhan adalah, “pembayaran yang diterima buruh selama ia melakukan pekerjaan atau dipandang melakukan pekerjaan.”⁷

⁵Rahmadi Fahmi, “Gambaran Kelelahan dan Keluhan Muskuloskeletal Pada Pengemudi Bus Malam Jarak Jauh PO. Restu Mulya”, *The Indonesian Journal of Occupational Safety and Health*, Volume 4, Nomor 2, Jul-Des 2015, hlm 1.

⁶ Adrian Sutedi, *Hukum Perburuhan*, Sinar Grafika: Jakarta, 2009, hlm. 146.

⁷ Iman Soepomo, *Pengantar Hukum Perburuhan*, Penerbit Djambatan, 1987, hlm. 129.

Selain pendapat dari 2 (dua) ahli hukum, pengertian upah juga diatur dalam Pasal 1 angka 30 Undang-Undang Nomor 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan bahwa:

Upah adalah hak pekerja/buruh yang diterima dan dinyatakan dalam bentuk uang sebagai imbalan dari pengusaha atau pemberi kerja kepada pekerja/buruh yang ditetapkan dan dibayarkan menurut suatu perjanjian kerja, kesepakatan, atau peraturan perundang undangan, termasuk tunjangan bagi pekerja/buruh dan keluarganya atas suatu pekerjaan dan/atau jasa yang telah atau akan dilakukan.

Hak berupa upah merupakan salah satu tujuan negara yang tercantum dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945 Alinea IV “memajukan kesejahteraan umum.” Dengan adanya hak berupa upah yang diterima dari Perum Damri Surabaya atas jasa yang diberikan oleh pengemudi bus selama melakukan pekerjaan, maka pengemudi bus dapat menjalani hidup dengan sejahtera bersama keluarga. Selain itu, hak berupa upah dilindungi oleh negara sebagaimana diatur dalam Pasal 27 ayat (2) dan Pasal 28D ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945. Ketentuan ini diatur lebih lanjut dalam Pasal 88 ayat (1) Undang-Undang Nomor 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.

Pengaturan ketentuan upah oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945 yang dijabarkan lebih lanjut dalam Undang-Undang Nomor 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, maka ketentuan mengenai upah tidak diatur secara sepihak oleh perusahaan, melainkan tetap memperhatikan aspek-aspek sebagaimana diatur dalam Pasal 91 ayat (1) Undang-Undang Nomor 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. Selain itu, Pasal 90 ayat (1) Undang-Undang Nomor 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan secara tegas mengatakan bahwa, “Pengusaha dilarang membayar upah lebih rendah dari upah minimum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 89.” Dengan demikian, apabila ada perusahaan yang “nakal” dalam menentukan upah, maka hak buruh dapat dilindungi oleh pemerintah dengan cara mengintervensi perusahaan menggunakan aturan hukum sehingga pengusaha dapat memberikan hak pekerja/buruh sebagaimana yang diatur dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Namun, dalam Pasal 90 ayat (2) Undang-Undang Nomor 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan disebutkan bahwa, “Bagi pengusaha yang tidak mampu membayar upah minimum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 89 dapat dilakukan penangguhan.” Hal ini tentunya bertujuan untuk melindungi pekerja /buruh yang bekerja di dalam perusahaan sehingga tetap dapat bekerja kendatipun perusahaan tempat pekerja/buruh bekerja mengalami kondisi sulit. Selain itu, pemerintah juga melindungi kepentingan dari perusahaan dengan cara memberikan waktu untuk melewati masa sulit sehingga perusahaan dapat kembali stabil. Proses pengajuan penangguhan yang dilakukan oleh perusahaan terhadap upah pekerja/buruh, diatur dalam Pasal 4 s/d 7 Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Nomor KEP. 231/MEN/2003 tahun 2003 tentang Tata Cara Penangguhan Pelaksanaan Upah Minimum.

Berkaitan dengan hak pekerja/buruh selama masa penangguhan yang dilakukan oleh perusahaan, menurut Pasal 90 ayat (2) Undang-Undang Nomor 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan dan Penjelasannya, perusahaan tidak diwajibkan untuk memberikan hak pekerja/buruh sehingga hal ini bertentangan dengan Pasal 27 ayat (2) dan Pasal 28D ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945. Hal ini membuat serikat kerja/serikat buruh melakukan uji materil di Mahkamah Konstitusi terkait dengan materi yang diatur dalam Pasal 90 ayat (2) Undang-Undang Nomor 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan dan Penjelasannya. Dalam Amar Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 72/ PUU-XIII/2015 mengatakan:

Penjelasan Pasal 90 ayat (2) sepanjang frasa “tetapi tidak wajib membayar pemenuhan ketentuan upah minimum yang berlaku pada waktu diberikan penangguhan” Undang-Undang No. 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 39, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4279) tidak mempunyai kekuatan hukum tetap.”

Dengan demikian, penagguhan yang dilakukan oleh perusahaan, berdasarkan Amar Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 72/ PUU-XIII/2015 tidak serta merta menghilangkan kewajiban perusahaan untuk tidak memberikan

hak pekerja/buruh selama masa penangguhan dan hak tersebut dapat menjadi utang bagi perusahaan kepada pekerja/buruh selama masa penangguhan.

Seperti yang diuraikan di atas bahwa pekerja/buruh berhak untuk mendapatkan upah apabila melakukan pekerjaan sesuai dengan jenis pekerjaan yang dikerjakan dan apalagi pekerja/buruh tersebut melakukan pekerjaan lembur, maka pekerja/buruh tersebut berhak untuk memperoleh upah lembur. Hal ini merupakan kewajiban bagi setiap perusahaan untuk membayarkan upah lembur kepada setiap pekerja/buruh apabila melakukan pekerjaan lembur dan hal ini dipertegas dalam Pasal 33 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 78 tahun 2015 tentang Pengupahan. Sebaliknya, apabila pekerja/buruh tidak melakukan pekerjaan, maka pekerja/buruh tidak berhak untuk memperoleh upah sebagaimana diatur dalam Pasal 93 ayat (1) Undang-Undang Nomor 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. Namun, ketentuan di atas tidak berlaku apabila pekerja/buruh mengalami peristiwa sebagaimana disampaikan dalam Pasal 93 ayat (2) Undang-Undang No. 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.

Berkaitan dengan penghasilan yang layak yang diterima oleh pekerja/buruh sebagaimana diatur dalam Pasal 88 ayat (1) Undang-Undang Nomor 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, pendapatan berupa upah yang diperoleh oleh pekerja/buruh yang bekerja dalam suatu perusahaan menurut Pasal 4 ayat (2) huruf a dan b Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 78 tahun 2015 tentang Pengupahan dibagi atas 2 (dua) berupa upah dan pendapatan non upah. Ketentuan mengenai upah yang diperoleh oleh pekerja/buruh diatur lebih spesifik dalam Pasal 5 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 78 tahun 2015 tentang Pengupahan. Sedangkan pendapatan non upah yang diperoleh oleh pekerja/buruh yang bekerja dalam suatu perusahaan tertentu diatur dalam Pasal 6 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 78 tahun 2015 tentang Pengupahan.

Berkaitan dengan waktu kerja sebagaimana yang diisyaratkan oleh Pasal 90 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang ditunjang dengan status Perum Damri Surabaya sebagai salah satu perusahaan yang bergerak pada sektor usaha atau pekerjaan tertentu dan jenis dan sifat pekerjaan yang dijalankan secara terus-menerus, sehingga berdampak kepada

upah yang diperoleh berupa upah pokok dan upah lembur. Namun, fakta menunjukkan bahwa aturan hukum yang mengatur upah lembur pengemudi Bus Perum Damri Surabaya belum ada sehingga terdapat kekosongan hukum dalam pengaturan upah lembur. Akan tetapi, apabila mengacu pada Pasal 91 ayat (1) Undang-Undang Nomor 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan dan Pasal 12 Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor KEP/102/MEN/VI/2004 tentang Waktu Kerja Lembur dan Upah Kerja Lembur, memberikan arahan bahwa pengaturan upah lembur dapat ditetapkan oleh perusahaan berdasarkan Peraturan Perusahaan (PP), Perjanjian Kerja (PK) dan Perjanjian Kerja Bersama (PKB) antara pekerja dengan pengusaha dengan memperhatikan ketentuan upah minimum yang berlaku di Kota Surabaya sehingga pengaturan upah kerja lembur secara tidak langsung diserahkan dan diatur oleh Perum Damri Surabaya dengan mengacu kepada upah minimum yang ditetapkan oleh gubernur Jawa Timur.

5. Akibat Hukum Bagi Perum Damri Surabaya Jika Tidak Memberikan Hak berupa Upah Pokok dan Upah Lembur

Sudikno Mertokusumo mengatakan bahwa, “hak adalah kepentingan yang dilindungi oleh hukum, sedangkan kepentingan adalah tuntutan perorangan atau kelompok yang diharapkan untuk dipenuhi. Kepentingan pada hakikatnya mengandung kekuasaan yang dijamin dan dilindungi oleh hukum dalam melaksanakannya.”⁸ Ini berarti bahwa hak pengemudi bus berupa upah pokok dan upah lembur sebagai akibat terlaksananya kewajiban berupa bekerja dengan waktu kerja yang diisyaratkan dalam Pasal 90 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan hak yang dilindungi oleh negara melalui mekanis hukum sehingga apabila hak tersebut tidak di berikan oleh Perum Damri Surabaya kepada pengemudi bus, tentunya negara melalui mekanisme hukum dapat mengintervensi dan mengkontruksikan Perum Damri Surabaya untuk memberikan hak dari pengemudi bus.

⁸Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum*, Penerbit Liberty: Yogyakarta, 2005, hlm. 43.

Bekaitan dengan upah pokok yang tidak diberikan oleh Perum Damri Surabaya kepada pengemudi bus, tentunya Perum Damri Surabaya mendapatkan konsekuensi hukum berupa denda sebagaimana diatur dalam Pasal 53 Peraturan Menteri Republik Indonesia Nomor 78 tahun 2015 tentang Pengupahan. Untuk teknis pengaturan denda kepada Perum Damri Surabaya yang tidak memberikan upah diatur dalam Pasal 55 Peraturan Menteri Republik Indonesia Nomor 78 tahun 2015 tentang Pengupahan. Apabila Perum Damri Surabaya tidak memberikan upah lembur kepada pengemudi bus, maka Perum Damri Surabaya dapat dikenakan Pasal 187 ayat (1) Undang-Undang Nomor 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan bahwa:

Barang siapa melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 37 ayat (2), Pasal 44 ayat (1), Pasal 45 ayat (1), Pasal 67 ayat (1), Pasal 71 ayat (2), Pasal 76, Pasal 78 ayat (2), Pasal 79 ayat (1), dan ayat (2), Pasal 85 ayat (3), dan Pasal 144, dikenakan sanksi pidana kurungan paling singkat 1 (satu) bulan dan paling lama 12 (dua belas) bulan dan/atau denda paling sedikit Rp 10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah) dan paling banyak Rp 100.000.000,00 (seratus juta rupiah).

Selain sanksi pidana, Perum Damri Surabaya juga dapat dikenakan sanksi perdata berupa Wanprestasi dan Perbuatan Melawan Hukum (PMH). Wanprestasi menurut Gatot Supramono adalah, “Prestasi yang sudah diperjanjikan tidak dapat dilaksanakan sebagaimana mestinya oleh debitur.”⁹ Ini berarti bahwa sebelumnya sudah ada perjanjian antara kreditur dan debitur (Pasal 1313 BW), setelah memenuhi syarat sah suatu perjanjian (Pasal 1320 BW), maka perjanjian tersebut dapat mengikat kedua belah pihak (Pasal 1338 BW) untuk melaksanakan Prestasi (Pasal 1234 BW). Namun, oleh karena salah satu pihak tidak dapat melaksanakan Prestasi sehingga pihak tersebut disebut sebagai Wanprestasi atau yang sering dikenal dengan istilah ingkar janji (Pasal 1243 BW). Sedangkan menurut Moegni Djodirdjo, Perbuatan Melawan Hukum (PMH) adalah:¹⁰

Suatu Perbuatan atau kealpaan, yang atau bertentangan dengan hak orang lain atau bertentangan dengan kewajiban hukum si pelaku sendiri atau bertentangan baik dengan kesusilaan baik, maupun dengan sikap hati-hati

⁹ Gatot Supramono, *Perjanjian Utang Piutang*, *Op.cit.*, hlm. 31.

¹⁰ Moegni Djodirdjo, *Perbuatan Melawan Hukum* Jakarta: Pradnya Paramita, 1979, hlm. 57-58.

yang harus diindahkan dalam pergaulan hidup terhadap orang lain atau benda.

Pengertian Perbuatan Melawan Hukum (PMH) diatas senada dengan Pasal 1365 BW bahwa, “Tiap perbuatan yang melanggar hukum, dan membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut”. Perlu dipahami bahwa, pengemudi bus tidak dapat memasukan gugatan dengan tuntutan Wanprestasi dan Perbuatan Melawan Hukum (PMH) sekaligus. Namun, ke 2 (dua) gugatan diatas dimasukan secara terpisah. Apabila dalam putusan hakim, pengemudi bus dinyatakan kalah ditingkat pengadilan negeri, pengemudi bus dapat melakukan upaya hukum dengan cara banding dan kasasi.

C. PENUTUP

Berdasarkan analisa yang terurai dalam pembahasan masalah sebelumnya dapat ditarik kesimpulan bahwa:

1. Waktu kerja 8 jam sehari dilatarbelakangi oleh Revolusi Industri dengan jam kerja 12 s/d 14 jam sehari yang ditunjang dengan upah kerja rendah sehingga pria, wanita dan anak-anak dilibatkan untuk bekerja dengan tujuan menutupi biaya hidup. Menyadari kehadiran pekerja/buruh sangat penting dalam perusahaan sehingga buruh melakukan aksi mogok bersama untuk menuntut jam kerja diturunkan dan upah dinaikan. Upaya pekerja/buruh berhasil dan jadilah waktu kerja 8 jam sehari. Terkait waktu kerja pengemudi bus sebagaimana yang diisyaratkan oleh Pasal 90 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tidak sinkron dengan Undang-Undang Nomor 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan oleh karena mengingat asas *lex specialis derogat legi generali*, status Perum Damri Surabaya sebagai jenis pekerjaan yang bergerak pada sektor usaha atau pekerjaan tertentu, jenis dan sifat pekerjaan yang dijalankan secara terus menerus, sehingga ruang lingkup pengaturan waktu kerja diatur Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Hal ini berdampak kepada hak yang diperoleh

oleh pengemudi bus berupa upah pokok, upah lembur dan fasilitas pengemudi pengganti. Penerapan waktu kerja seperti yang terurai di atas, pengemudi bus berpotensi terserang keluhan *muskuloskeletal* berupa sakit dengan titik keluhan yaitu pantat, punggung, leher dan betis kaki.

2. Hak pengemudi Bus Perum Damri Surabaya merupakan suatu akibat dari terpenuhinya kewajiban sehingga pengemudi bus berhak mendapatkan hak berupa upah yang layak bagi kehidupan dan kelangsungan hidup yang diberikan oleh Perum Damri Surabaya kepada pengemudi bus. Hak tersebut dilindungi oleh negara sebagaimana diatur dalam Pasal 27 ayat (2), Pasal 28D ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945, diatur lebih lanjut dalam Pasal 88 ayat (1) Undang-Undang Nomor 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. Jika Perum Damri Surabaya tidak sanggup memberikan hak pengemudi bus berupa upah pokok, maka Perum Damri Surabaya dapat melakukan penangguhan dan hak tersebut menjadi utang bagi Perum Damri Surabaya yang akan diberikan setelah masa penangguhan selesai. Apabila Perum Damri Surabaya tidak memberikan upah pokok kepada pengemudi bus setelah masa penangguhan selesai, maka Perum Damri Surabaya dapat dikenakan denda sebagaimana diatur dalam Pasal 55 Peraturan Menteri Republik Indonesia Nomor 78 tahun 2015 tentang Pengupahan. Sedangkan, jika Perum Damri Surabaya tidak memberikan upah lembur kepada pengemudi bus, maka Perum Damri Surabaya dapat dikenakan sanksi pidana kurungan paling singkat 1 (satu) bulan dan paling lama 12 (dua belas) bulan dan/atau denda paling sedikit Rp 10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah) dan paling banyak Rp 100.000.000,00 (seratus juta rupiah) sebagaimana yang diatur dalam Pasal 187 ayat (1) Undang-Undang No 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. Selain itu, pengemudi bus juga dapat menggugat perdata Perum Damri Surabaya dengan gugatan Wanprestasi (Pasal 1243 BW) dan Perbuatan Melawan Hukum (PMH) (Pasal 1365 BW). Kedua gugatan tersebut dimasukkan secara terpisah dalam pengadilan negeri.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Djojodirdjo, Moegni, 1979, *Perbuatan Melawan Hukum*, Jakarta: Pradya Paramata.
- Marsaban, Ali dan Ondang Nazar, 1974, *Revolusi Industri*, Bandung-Jakarta-Yogyakarta-Surabaya: Ganaco N.V.
- Mertokusumo, Sudikno, 2005, Sudikno, *Mengenal Hukum*, Penerbit Liberty: Yogyakarta.
- Soepomo, Iman, 1987, *Pengantar Hukum Perburuhan*, Penerbit Djambatan.
- Supramono, Gatot, 2013, *Perjanjian Utang Piutang*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Sutedi, Adrian, 2009, *Hukum Perburuhan*, Jakarta: Sinar Grafika.
- Fahmi, Rahmadi, 2015, “Gambaran Kelelahan dan Keluhan Muskuloskeletal Pada Pengemudi Bus Malam Jarak Jauh PO. Restu Mulyo”, *The Indonesian Journal of Occupational Safety and Health*, Volume 4, Nomor 2, Jul-Des.
- Lestari, Yunita Wiji, 2012, “Hubungan Sikap Kerja Lama dengan Keluhan Subyektif Nyeri Pinggang pada Pengemudi Bus Perum Damri dan Po. Nugroho Kota Semarang”, *Program Studi Kesehatan Masyarakat - S1, Fakultas Kesehatan, Universitas Dian Nuswantoro Semarang*.

PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

- Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 78 Tahun 2015 tentang Pengupahan.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2002 tentang Kendaraan.

Keputusan Menteri Tenaga Dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor KEP. 233/MEN/2003 tentang Jenis Dan Sifat Pekerjaan Yang Dijalankan Secara Terus Menerus.

Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor KEP. 102/MEN/VI/2004 tentang Waktu Kerja Lembur dan Upah Kerja Lembur.

Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Nomor KEP. 231/MEN/2003 tahun 2003 tentang Tata Cara Penangguhan Pelaksanaan Upah Minimum.