

**PERLINDUNGAN HUKUM PEKERJA HARIAN LEPAS AKIBAT
KECELAKAAN KERJA (STUDI PADA PENGEMUDI
ANGKUTAN KOTA DI KOTA AMBON)**

Evy Savitri Gani
Fakultas Syariah dan Ekonomi Islam IAIN Ambon
Email:evysavitrigani@gmail.com

ABSTRAK

Semua pekerja wajib dilindungi oleh negara, baik yang berstatus pekerja tetap, pekerja kontrak maupun pekerja lepas harian. Dalam prakteknya, banyak terdapat pekerja harian lepas yang tidak membuat perjanjian secara tertulis dengan pengusaha atau majikannya. Seringkali mereka pun tidak tahu apa yang menjadi hak dan kewajiban mereka. Salah satunya adalah pekerja harian lepas seperti pengemudi angkutan umum Kota Ambon. Di dalam menjalankan profesinya sehari-hari, pengemudi sering bekerja melampaui waktu kerja. Hal itu dilakukan untuk mengejar setoran yang harus diberikan kepada pengusaha angkot dan sedikit biaya untuk memenuhi keperluan hidup sehari-hari. Di saat itulah mereka sering tidak memperdulikan masalah kesehatan. Banyak kecelakaan kerja yang terjadi akibat hal itu. Banyak pihak sebenarnya yang bisa memberikan perlindungan kepada pengemudi angkutan kota di Kota Ambon, yakni Dinas Perhubungan Kota Ambon, BPJS Kesehatan dan BPJS Ketenagakerjaan. Namun terkadang sering terkendala karena adanya hambatan-hambatan yang dialami baik bagi para pekerja, pengusaha maupun pemerintah.

Kata Kunci: perlindungan hukum, pekerja harian lepas, kecelakaan kerja

ABSTRACT

All workers must be protected by the State, whether they are permanent workers, contract workers or casual daily workers. In practice, there are many casual daily laborers who do not make written agreements with employers or employers. Often they don't even know what their rights and obligations are. One of them is casual daily labor such as Ambon City public transport drivers. In carrying out his daily profession, the driver often works beyond work time. This was done to pursue deposits that must be given to public transportation entrepreneurs and a small amount of money to fulfill their daily needs. That's when they often do not care about health problems. Many work accidents occur as a result of that. Many parties can actually provide protection to urban transportation drivers in Ambon city, namely the Ambon City Transportation Office, BPJS Health and BPJS Employment. But sometimes it is often constrained because of the obstacles experienced by both workers, employers and the government.

Keywords: legal protection, freelance, work accident

Pendahuluan

Pekerjaan mempunyai makna yang sangat penting bagi kehidupan manusia, yaitu sebagai sumber penghasilan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya dan keluarganya serta sebagai sarana untuk mengaktualisasikan diri dalam kehidupan sosial di masyarakat. Negara wajib menjamin dan melindungi hak asasi warga negaranya yang bekerja baik pada sektor formal maupun informal, baik di dalam negeri maupun di luar negeri, berdasarkan prinsip persamaan hak, demokrasi, berkeadilan dan anti perbudakan.¹

Dengan demikian hak atas pekerjaan merupakan hak asasi yang melekat pada diri anak bangsa yang diatur dalam Pasal 28 D ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan pasal 38 Angka 1, 2, 3 dan 4 Undang-Undang RI Nomor 39 Tahun 1999 Tentang Hak Asasi Manusia. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia pasal 28 D ayat (2) menyatakan, bahwa “Setiap orang berhak untuk bekerja serta mendapat imbalan dan perlakuan yang adil dan layak dalam hubungan kerja.” Sedangkan pasal 38 angka 1, 2, 3, dan 4 Undang-Undang RI Nomor 39 Tahun 1999 Tentang Hak Asasi Manusia menyatakan, bahwa:

1. Setiap orang berhak, sesuai dengan bakat, kecakapan, dan kemampuan, berhak atas pekerjaan yang layak.
2. Setiap orang berhak dengan bebas memilih pekerjaan yang disukainya dan berhak pula atas syarat-syarat ketenagakerjaan.
3. Setiap orang, baik pria maupun wanita yang melakukan pekerjaan yang sama, sebanding, setara atau serupa, berhak atas upah serta syarat-syarat perjanjian kerja yang sama.
4. Setiap orang, baik pria maupun wanita, dalam melakukan pekerjaan yang sepadan dengan martabat kemanusiaannya berhak atas upah yang adil sesuai dengan prestasinya dan dapat menjamin kelangsungan kehidupan keluarganya.

Lebih khusus dalam rangka pelaksanaan perlindungan terhadap tenaga kerja, pemerintah telah menetapkan Undang-Undang RI Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan. Hal ini dimaksudkan untuk menjamin hak-hak dasar pekerja/buruh dan menjamin kesamaan kesempatan serta perlakuan tanpa diskriminasi atas dasar apapun untuk mewujudkan kesejahteraan pekerja/buruh dan keluarganya. Hal ini seperti tertuang dalam pasal 5 dan 6 Undang-Undang RI Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan. Pasal 5 menyatakan bahwa “setiap tenaga kerja memiliki kesempatan yang sama tanpa diskriminasi untuk memperoleh pekerjaan.” Sedangkan pasal 6 menyatakan bahwa “setiap pekerja/buruh berhak memperoleh perlakuan yang sama tanpa diskriminasi pengusaha.”

¹Mathius Tambing & Atum Burhanudin, *Pokok-Pokok Perjuangan Hukum Ketenagakerjaan*, (Jakarta: LPHKI, 2011), h. 13.

Berkaitan dengan ketenagakerjaan, terdapat pihak-pihak yang terlibat dalam menciptakan hubungan industrial yang baik. Para pihak tersebut antara lain pekerja, pengusaha dan pemerintah. Para pihak dalam hubungan industrial mempunyai masing-masing kepentingan. Bagi pekerja, perusahaan merupakan tempat untuk bekerja dan sekaligus sebagai sumber penghasilan dan penghidupan diri beserta keluarganya, dan bagi pengusaha, perusahaan adalah wadah untuk mengeksploitasi modal guna mendapat keuntungan yang sebesar-besarnya, sedangkan bagi pemerintah perusahaan sangat penting artinya karena perusahaan bagaimanapun kecilnya merupakan bagian dari kekuatan ekonomi yang menghasilkan barang atau jasa untuk memenuhi kebutuhan masyarakat, karena itulah pemerintah mempunyai kepentingan dan bertanggung jawab atas kelangsungan dan keberhasilan setiap perusahaan.

Di sini sebenarnya terdapat hubungan saling ketergantungan antara para pihak tersebut. Seandainya para pihak menyadari akan hak dan kewajiban masing-masing maka perselisihan-perselisihan hubungan industrial dapat dihindari. Namun, perselisihan masih terjadi. Hal ini dikarenakan kedudukan pekerja sering dianggap sangat lemah dibandingkan dengan kedudukan pengusaha. Apalagi pekerja dengan status pekerja lepas harian.

Dalam realitasnya, banyak pekerja harian lepas yang tidak membuat perjanjian secara tertulis dengan pengusaha atau majikannya. Seringkali mereka juga tidak tahu apa yang menjadi hak dan kewajiban mereka. Salah satunya adalah pekerja harian lepas seperti pengemudi angkutan umum Kota Ambon. Dalam menjalankan profesinya sehari-hari, pengemudi sering bekerja melampaui waktu kerja. Hal itu dilakukan untuk mengejar setoran yang harus diberikan kepada pengusaha angkot dan sedikit biaya untuk memenuhi keperluan hidup sehari-hari. Hal itu menyebabkan mereka sering tidak memperdulikan masalah kesehatan atau keselamatan jiwanya. Banyak kecelakaan kerja yang terjadi akibat hal itu. Apalagi saat ini di Kota Ambon sudah terlalu banyak angkutan umum. Sehingga pengemudi harus bekerja ekstra agar bisa memperoleh pemasukan yang lebih.

Berdasarkan dari uraian pada latar belakang penelitian, maka masalah penelitian ini adalah bagaimanakah perlindungan hukum pekerja harian lepas akibat kecelakaan kerja pada pengemudi angkutan kota di kota Ambon dan apakah hambatan-hambatan dalam pelaksanaan perlindungan hukum pekerja harian lepas akibat kecelakaan kerja pada pengemudi angkutan kota di kota Ambon.

Perlindungan Hukum

Satjipto Rahardjo mengemukakan bahwa perlindungan hukum adalah adanya upaya melindungi kepentingan seseorang dengan cara mengalokasikan suatu kekuasaan kepadanya untuk bertindak dalam kepentingan tersebut. Salah satu dan sekaligus menjadi tujuan dari hukum adalah memberikan perlindungan (pengayoman) kepada masyarakat.

Oleh karena itu, perlindungan kepada masyarakat tersebut harus diwujudkan dalam bentuk adanya kepastian hukum.²

Sedangkan menurut Philipus M. Hadjon, bahwa sarana perlindungan hukum ada dua macam, yaitu:³

1. Sarana perlindungan hukum prefentif

Pada perlindungan hukum prefentif ini, subjek hukum diberikan kesempatan untuk mengajukan keberatan atau pendapatnya sebelum suatu keputusan pemerintah pendapat bentuk yang definitif. Tujuannya adalah untuk mencegah terjadinya sengketa. perlindungan prefentif sangat besar artinya bagi tindak pemerintah yang didasarkan pada kebebasan bertindak karena dengan adanya perlindungan hukum yang prefentif pemerintah terdorong untuk bersifat hati-hati dalam mengambil keputusan yang didasarkan pada diskresi.

2. Sarana perlindungan hukum represif

Perlindungan hukum yang represif bertujuan untuk menyelesaikan sengketa. Prinsip perlindungan hukum terhadap tindakan pemerintah bertumpu dan bersumber dari konsep tentang pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia, karena menurut sejarah dari barat, lahirnya konsep-konsep tentang pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia diarahkan kepada pembatasan-pembatasan dan peletakan kewajiban masyarakat dan pemerintah.

Pengemudi Angkutan Kota Sebagai Pekerja Lepas Harian

Dalam Undang-Undang RI Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan, dikenal adanya perjanjian kerja. Perjanjian kerja adalah perjanjian antara pekerja/buruh dengan pengusaha atau pemberi kerja yang memuat syarat-syarat kerja, hak, dan kewajiban para pihak.⁴ Perjanjian kerja dibuat secara tertulis atau lisan. Pada prinsipnya perjanjian kerja dibuat secara tertulis, namun melihat kondisi masyarakat yang beragam di mungkin perjanjian kerja secara lisan. Perjanjian kerja yang dipersyaratkan secara tertulis dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.⁵

Ada dua bentuk perjanjian kerja yaitu pertama, Perjanjian Kerja Waktu Tidak Tertentu (PKWTT) dan kedua, Perjanjian Kerja Waktu Tertentu (PKWT) sebagaimana disebutkan dan diatur dalam pasal 56 ayat (1) Undang-Undang RI Nomor RI 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan. Lebih lanjut, menurut pasal 56 ayat (2) Undang-Undang

²Satjipto Rahardjo. *Permasalahan Hukum Di Indonesia*. (Bandung; Alumni, 1983), h.121.

³Philipus M. Hadjon. *Perlindungan Hukum Bagi rakyat Indonesia*. (Surabaya; Bina Ilmu, 1987) h. 37-38.

⁴Lihat Pasal 1 Angka 14 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan

⁵H.R. Abdussalam, *Hukum Ketenagakerjaan (Hukum Perburuhan Yang Telah Direvisi)*, (Jakarta: Restu Agung, 2009), h. 46-47.

RI Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan, pelaksanaan PKWT didasarkan pada jangka waktu dan selesainya suatu pekerjaan tertentu.

Ketentuan mengenai PKWT diatur di dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan dari pasal 56 sampai dengan Pasal 59, yang pada bagian akhir dari Pasal 59 yaitu pada ayat (8) disebutkan bahwa: “Hal-hal lain yang belum diatur dalam Pasal ini akan diatur lebih lanjut dengan Keputusan Menteri”. Ketentuan inilah yang kemudian mendasari terbitnya Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor Kep-100/Men/VI/2004 Tahun 2004 tentang Ketentuan Pelaksanaan Perjanjian Kerja Waktu Tertentu (Kepmen Nomor 100 Tahun 2004).

KEPMEN Nomor 100 Tahun 2004 tersebut merupakan peraturan pelaksanaan dari Undang-Undang RI Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan mengenai PKWT, yang di dalamnya mengatur juga mengenai Perjanjian Kerja Harian Lepas. Dengan demikian, Perjanjian Kerja Harian Lepas menurut KEPMEN ini merupakan bagian dari PKWT (Pasal 10 s/d pasal 12 KEPMEN Nomor 100 Tahun 2004). Namun demikian, Perjanjian Kerja Harian Lepas ini mengecualikan beberapa ketentuan umum PKWT, yang mana dalam Perjanjian Kerja Harian Lepas dimuat beberapa syarat antara lain:

- 1) Perjanjian Kerja Harian Lepas dilaksanakan untuk pekerjaan-pekerjaan tertentu yang berubah-ubah dalam hal waktu dan volume pekerjaan serta upah didasarkan pada kehadiran,
- 2) Perjanjian kerja harian lepas dilakukan dengan ketentuan pekerja/buruh bekerja kurang dari 21 (dua puluh satu) hari dalam 1 (satu) bulan;
- 3) Dalam hal pekerja/buruh bekerja 21 (dua puluh satu) hari atau lebih selama 3 (tiga) bulan berturut-turut atau lebih maka perjanjian kerja harian lepas berubah menjadi PKWTT.

Sistem upah untuk Perjanjian Kerja Harian Lepas didasarkan pada kehadiran (Pasal 10 ayat 1 KEPMEN Nomor 100 Tahun 2004). Berdasarkan catatan advokasi PAHAM INDONESIA, besarnya perhitungan upah yang didapat si pekerja biasanya bergantung atau didasarkan pada jumlah atau volume pekerjaan yang telah diselesaikan oleh si pekerja dalam satu hari. Salah satu contoh pekerja lepas harian adalah pengemudi angkutan kota. Pengemudi angkutan kota dikategorikan sebagai pekerja lepas harian, karena jenis pekerjaan ini berubah-ubah, dalam artian pengemudinya bisa berganti dan dia dibayar berdasarkan jumlah kehadirannya. Jika dia tidak masuk, maka dia tidak dibayar.

Berdasarkan Pasal 1 Angka 23 Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, pengemudi adalah orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi.

Sedangkan pengemudi berdasarkan *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, adalah orang yang mengemudikan⁶ kendaraan.

Selain istilah pengemudi, sehari-hari biasanya masyarakat menggunakan istilah sopir. Sopir atau supir (dari bahasa Prancis: *chauffeur*) adalah pengemudi profesional yang dibayar oleh majikan untuk mengemudi kendaraan bermotor. Sopir dibagi dalam dua kelompok yaitu sopir pribadi yang menjalankan kendaraan pribadi dan yang kedua adalah sopir perusahaan yang bekerja untuk perusahaan angkutan penumpang umum seperti taksi, bus, ataupun angkutan barang.⁷ Sedangkan menurut *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, sopir adalah pengemudi mobil, bemo, dan sebagainya.⁸

Hak dan Kewajiban Pengemudi Angkutan Kota

Hak pengemudi antara lain hak-hak normatif tenaga kerja, dan pergantian waktu kerja, waktu istirahat, dan pergantian sopir.⁹ Undang-Undang secara normatif telah memberikan perlindungan terhadap hak-hak dasar pekerja. Pengusaha atau siapapun yang melanggar hak-hak dasar pekerja dapat dijatuhkan sanksi mulai dari sanksi ringan seperti teguran, peringatan, pencabutan usaha sampai pada tingkat pelanggaran yang dapat digolongkan sebagai kejahatan sehingga dapat dikenakan sanksi kurungan atau pidana penjara.¹⁰

Berdasarkan pasal-pasal didalam Undang-Undang Ketenagakerjaan, hak-hak pekerja antara lain:

1. Menerima upah (pasal 88 s/d 99)
2. Mendapatkan perlindungan (pasal 67 s/d 87)
3. Mendapatkan waktu istirahat dan cuti (pasal 79 s/d 85)
4. Mendapatkan jaminan keselamatan dan kesehatan kerja (pasal 86 dan pasal 87)
5. Mendapatkan kesempatan yang secukupnya untuk melaksanakan ibadah yang diwajibkan oleh agamanya (pasal 80)
6. Memperoleh jaminan social tenaga kerja (pasal 99)
7. Mendapat fasilitas kesejahteraan sesuai dengan kemampuan perusahaan
8. Membentuk dan menjadi anggota serikat pekerja/serikat buruh (pasal 104)
9. Melakukan mogok kerja yang dilakukan secara sah, tertib, dan damai sebagai akibat gagalnya perundingan (pasal 137-pasal 145)

⁶Yandianto, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, (Bandung: Penerbit M2S Bandung, 1997), h. 253

⁷<https://id.wikipedia.org/wiki/Sopir> , diakses pada tanggal 17 Agustus 2019 Pada pukul 20.00 WIT

⁸Yandianto, *op.cit.*, h. 575.

⁹Anonim, Bahan Presentasi oleh Dinas Perhubungan Provinsi Maluku Pada Acara Seminar Pemilihan (AKUT) Awak Kendaraan Umum Teladan Tahun 2019 Di Kantor Pemerintah Profinsi Maluku Dinas Perhubungan.

¹⁰Editus Adisu & Libertus Jehani, *Hak-Hak Pekerja Perempuan* (Cet. 2; Jakarta: Visimedia, 2007), h. 5.

10. Memperoleh perlakuan yang sama tanpa diskriminasi dari pengusaha (Pasal 6).

Sedangkan kewajiban pengemudi antara lain:¹¹

1. Kewajiban normatif pengemudi secara umum
2. Memiliki SIM sesuai jenis kendaraan yang dikemudikan
3. Memiliki kompetensi mengemudi yang dapat diperoleh melalui pendidikan dan pelatihan atau belajar sendiri.

Secara normatif kewajiban pekerja menurut Undang-Undang RI Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan terdapat dalam beberapa pasal, yaitu:

- a) Pasal 102 ayat (2): Dalam melaksanakan hubungan industrial, pekerja dan serikat pekerja mempunyai fungsi menjalankan pekerjaan sesuai dengan kewajibannya, menjaga ketertiban demi kelangsungan produksi, menyalurkan aspirasi secara demokrasi, mengembangkan keterampilan dan keahliannya serta ikut memajukan perusahaan dan memperjuangkan kesejahteraan anggota beserta keluarganya.
- b) Pasal 126 ayat (1): Pengusaha, serikat pekerja dan pekerja wajib melaksanakan ketentuan yang ada dalam perjanjian kerja bersama.
- c) Pasal 126 ayat (2): Pengusaha dan serikat pekerja wajib memberitahukan isi perjanjian kerja bersama atau perubahannya kepada seluruh pekerja.
- d) Pasal 136 ayat (1): Penyelesaian perselisihan hubungan industrial wajib dilaksanakan oleh pengusaha dan pekerja atau serikat pekerja secara musyawarah untuk mufakat.
- e) Pasal 140 ayat (1): Sekurang kurangnya dalam waktu 7 (tujuh) hari kerja sebelum mogok kerja dilaksanakan, pekerja dan serikat pekerja wajib memberitahukan secara tertulis kepada pengusaha dan instansi yang bertanggungjawab di bidang ketenagakerjaan setempat.

Kecelakaan Kerja

Kecelakaan kerja menurut pasal 1 angka 14 Undang-Undang RI Nomor 40 Tahun 2004 Tentang Sistem Jaminan Sosial Nasional, adalah kecelakaan yang terjadi dalam hubungan kerja, termasuk kecelakaan yang terjadi dalam perjalanan dari rumah menuju tempat kerja atau sebaliknya, dan penyakit yang disebabkan oleh lingkungan kerja.

Kecelakaan kerja merupakan resiko yang dihadapi oleh tenaga kerja yang melakukan pekerjaan karena pada umumnya kecelakaan akan mengakibatkan dua hal berikut:¹²

¹¹Anonim, Bahan Presentase Dinas Perhubungan Provinsi Maluku Pada Acara Seminar Pemilihan (AKUT) Awak Kendaraan Umum Teladan Tahun 2019 di Kantor Dinas Perhubungan Pemerintah Provinsi Maluku.

¹²Zaeni Asyhadie, *Hukum Kerja (Hukum Ketenagakerjaan Bidang Hubungan Kerja)*, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2007), h. 116.

- a) Kematian, yaitu kecelakaan-kecelakaan yang mengakibatkan penderitanya bisa meninggal dunia.
- b) Cacat atau tidak berfungsinya sebagian dari anggota tubuh tenaga kerja yang meneriderita kecelakaan. Cacat ini terdiri dari :
 - 1) Cacat tetap; yaitu kecelakaan-kecelakaan yang mengakibatkan penderitanya mengalami pembatasan atau gangguan fisik atau mental yang bersifat tetap.
 - 2) Cacat sementara, yaitu kecelakaan-kecelakaan yang mengakibatkan penderitanya menjadi tidak mampu bekerja untuk sementara waktu.

Kecelakaan adalah kejadian tak terduga dan tidak diharapkan terjadi. Tak terduga karena di belakang peristiwa tersebut tidak terdapat unsur kesengajaan, lebih-lebih dalam bentuk perencanaan. Dengan demikian peristiwa sabotase atau tindakan criminal di luar ruang lingkup kecelakaan yang sebenarnya. Tidak diharapkan karena peristiwa kecelakaan disertai kerugian materiil atau penderitaan dari yang paling ringan sampai yang paling berat.¹³

Kecelakaan akibat kerja adalah kecelakaan berhubung dengan hubungan kerja pada perusahaan. Hubungan kerja disini dapat berarti, bahwa kecelakaan terjadi dikarenakan oleh pekerjaan atau pada waktu melaksanakan pekerjaan.

Analisis

1. Perlindungan Hukum Pekerja Harian Lepas Akibat Kecelakaan Kerja pada Pengemudi Angkutan Kota Di Kota Ambon

Dalam prakteknya pengemudi angkutan kota sebagai pekerja harian lepas belum mendapatkan perlindungan sebagaimana layaknya. Karena itu perlu adanya suatu peraturan yang memberikan perlindungan terhadap pekerja harian lepas. Dalam pelaksanaan perlindungan hukum terhadap pekerja harian lepas haruslah sesuai dengan Peraturan Ketenagakerjaan yang berlaku yaitu Undang-Undang RI Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya yang kemudian menjadi dasar dikeluarkannya Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi RI Nomor 100 Tahun 2004 tentang Ketentuan Pelaksanaan Perjanjian Kerja Waktu Tertentu.

Ketentuan pasal 59 ayat (8) inilah yang kemudian mendasari terbitnya Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi RI Nomor 100 Tahun 2004 tentang Ketentuan Pelaksanaan Perjanjian Kerja Waktu Tertentu. Kepmen ini menjadi dasar hukum dari pekerja lepas harian yang diatur mulai dari pasal 10 sampai dengan pasal 12.

Pasal 10:

¹³Suma'mur, *Keselamatan Kerja Dan Pencegahan Kecelakaan*, (Jakarta: PT Toko Buku Gunung Agung, 1995), h. 5.

- (1) Untuk pekerjaan-pekerjaan tertentu yang berubah-ubah dalam hal waktu dan volume pekerjaan serta upah didasarkan pada kehadiran, dapat dilakukan dengan perjanjian kerja harian atau lepas.
- (2) Perjanjian kerja harian lepas sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan dengan ketentuan pekerja/buruh bekerja kurang dari 21 (dua puluh satu) hari dalam 1 (satu) bulan.
- (3) Dalam hal pekerja/buruh bekerja 21 (dua puluh satu) hari atau lebih selama 3 (tiga) bulan berturut-turut atau lebih maka perjanjian kerja harian lepas berubah menjadi PKWTT.

Pasal 11

Perjanjian kerja harian lepas yang memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 ayat (1) dan ayat (2) dikecualikan dari ketentuan jangka waktu PKWT pada umumnya.

Pasal 12

- (1) Pengusaha yang mempekerjakan pekerja/buruh pada pekerjaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 wajib membuat perjanjian kerja harian lepas secara tertulis dengan para pekerja/buruh.
- (2) Perjanjian kerja harian lepas sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dapat dibuat berupa daftar pekerja/buruh yang melakukan pekerjaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 sekurang-kurangnya memuat :
 - a. nama/alamat perusahaan atau pemberi kerja.
 - b. nama/alamat pekerja/buruh.
 - c. jenis pekerjaan yang dilakukan.
 - d. besarnya upah dan/atau imbalan lainnya.
- (3) Daftar pekerja/buruh sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) disampaikan kepada instansi yang bertanggung jawab di bidang ketenagakerjaan setempat selambat-lambatnya 7 (tujuh) hari kerja sejak mempekerjakan pekerja/buruh.

Untuk pengemudi angkutan kota diatur di dalam Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, sedangkan jika pengemudi mendapat kecelakaan kerja, sebenarnya pengemudi berhak mendapat untuk mendapatkan jaminan sosial. Hal ini diatur dalam Undang-Undang RI Nomor 24 Tahun 2011 Tentang Badan Penyelenggara Jaminan Sosial pada pasal 15 ayat (1) disebutkan bahwa: "Pemberi Kerja secara bertahap wajib mendaftarkan dirinya dan Pekerjaannya sebagai Peserta kepada Badan Penyelenggara Jaminan Sosial sesuai dengan program Jaminan Sosial yang diikuti". Pemberi kerja selain penyelenggara negara apabila tidak melaksanakan ketentuan tersebut dapat dikenakan sanksi administratif sebagaimana

dimaksud padapasal 17 ayat (2) Undang-Undang RI Nomor 24 tahun 2011 Tentang Badan Penyelenggara Jaminan Sosial dapat berupa: a) teguran tertulis; b) denda; dan/atau tidak mendapat pelayanan publik tertentu.

Jika dilihat dari teori yang ada, para pekerja terlepas dari bagaimanapun statusnya baik sebagai pekerja tetap, pekerja kontrak, atau pekerja lepas harian wajib mendapatkan perlindungan hukum. sebelumnya peneliti melakukan wawancara dengan beberapa pengemudi angkutan kota untuk trayek Hative Besar dan trayek IAIN Ambon, antara lain:

- 1) Bapak Muhammad Samal (18 Tahun), pengemudi angkutan kota trayek Hative Besar. Mobil angkutan yang dibawanya ini adalah milik sendiri yang dibeli secara kredit oleh bapaknya yang juga pengemudi angkutan kota trayek Hative besar. Dia mengoperasikan angkutan ini sejak lima bulan, dan belum pernah membawa mobil sebelumnya. Pendapatan sehari-hari minimal Rp. 400.000,-, disetor ke majikan (yang merupakan bapaknya untuk angsuran kredit) sebesar Rp. 200.000,- tapi tanpa mendapatkan gaji. Bapak Muhammad Samal mengemudikan mobil dari jam 7.00 wit sampai jam 19.00 wit dan tidak pernah memakai pengemudi bantu. Terkait dengan penyakit yang sering diderita adalah sakit kepala, mata sakit dan badan capek. Biaya obat penyakitnya menggunakan BPJS Kesehatan. Dia didaftarkan bapaknya (yang juga majikan) di BPJS Kesehatan dan BPJS Ketenagakerjaan. Bapak Muhammad Samal belum pernah mengalami kecelakaan lalu lintas.¹⁴
- 2) Bapak Onyong, adalah pengemudi angkutan Hative Besar, yang mengoperasikan mobil sejak 7 tahun lalu. Sebelumnya beliau membawa mobil trayek Galala. Sehari-hari pendapatan minimal Rp. 400.000,- yang disetor ke majikan sebesar Rp. 200.000,- dengan gajinya 20% dari setoran. Bapak Onyong membawa mobil dari jam 7.00 wit atau jam 8.00 wit, sampai jam 19.00 wit dan tidak pernah memakai pengemudi bantu. Penyakit yang dialami adalah sering sakit badan dan pinggang yang dibiayai pengobatannya melalui BPJS Kesehatan mandiri yang dibuat oleh majikan lama, tapi iurannya dibayar sendiri. Bapak Onyong memiliki 7 orang anak dan mobil angkutannya pernah ditabrak motor, tetapi karena ditabrak biaya perbaikannya semua ditanggung pelaku.¹⁵
- 3) Bapak Jafar Menjadi pengemudi Hative besar sejak tahun 2000, tapi membawa mobil angkot sejak tahun 1979 yaitu dengan trayek Passo dan Air Salobar. Beliau biasanya membawa mobil dari jam 6.30 wit sampai jam 20.00 wit dan sekali-kali menggunakan sopir bantu. Untuk pendapatan sehari hari minimal Rp. 300.000,-

¹⁴Wawancara dengan Bapak Muhammad Samal, Pengemudi angkot Hative Besar pada Tanggal 1 September 2019 di Terminal Mardika Ambon.

¹⁵Wawancara dengan Bapak Onyong, Pengemudi Mobil angkot Hative Besar pada tanggal 1 September 2019 Di Terminal Mardika

tapi kadang juga tidak dapat. Jika terjadi demikian, besoknya harus ditutupi. Dari pendapatan tersebut yang disetor ke majikan Rp. 235.000,- dan ditambah 25 ribu untuk tabungan. Jadi total Rp. 260.000,-. Pak Jafar mempunyai 4 orang anak. Rata-rata sehari bisa membeli bensin di atas Rp. 100 ribu. Untuk penyakit biasanya menderita sakit punggung, badan letih dan sakit mata yang dibiayai dengan BPJS kesehatan yang dibuat oleh gubernur dulu, tapi iurannya dibayar sendiri. Bapak Jafar sering mendapat kecelakaan. Salah satunya menabrak perawat RST, yang biaya perawatannya semua ditanggung bapak sendiri.¹⁶

- 4) Bapak La Imu, menjadi pengemudi Hative Besar sejak tahun 2016. Awalnya mobil Hative Besar yang dibawa bapak La Imu ini berizin trayek Galala, namun dengan diselesaikannya proyek Jembatan Merah Putih mengakibatkan semua mobil angkot dengan izin trayek Galala dipindahkan, karena tidak lagi beroperasi Ferry penyeberangan Galala-Poka. Beliau sering mengoperasikan mobilnya dari jam 8.00 wit sampai dengan jam 21.00 wit, tanpa sopir bantu. Jika capek, beliau sering istirahat di siang hari, hal itu juga sering dilakukan para pengemudi untuk beristirahat pada siang hari pada saat penumpang lagi sunyi. Biasanya dari pendapatan yang didapat, Bapak La Imu setiap harinya menyeter Rp.150.000,- kepada majikan dengan perolehan gaji 15% dari setoran tersebut. Beliau memiliki 6 orang anak. Penyakit yang sering dideritanya adalah sakit pinggang, sakit mata, dan letih. Bapak La Imu tidak memiliki BPJS Kesehatan, sehingga untuk penyakitnya itu beliau sering berobat dengan biaya sendiri. Beliau juga pernah mengalami kecelakaan yaitu menabrak orang membawa gerobak di pasar Mardika. Pernah juga menabrak pintu mobil truck di saat menurunkan bawaan penumpang. Untuk kerusakan dan luka yang diderita bapak La Imu itu ditanggung berdua bersama majikan karena bapak La Imu tidak terdaftar baik di BPJS Kesehatan dan BPJS Ketenagakerjaan.¹⁷
- 5) Bapak Otong, merupakan sopir bantu angkot IAIN sejak 9 bulan yang lalu. Sebelumnya beliau sebagai sopir tetap mobil IAIN juga, tetapi setelah mengalami kecelakaan yang mengakibatkan mobil yang dibawanya hancur akibat menabrak tembok masjid di daerah Pelabuhan Perikanan Nusantara Ambon, bapak Otong lebih memilih menjadi sopir bantu. Menurutnya ada kelebihan menjadi sopir bantu di antaranya tidak perlu mencuci mobil, tidak bertanggung jawab atas kerusakan mobil dan tidak bertanggung jawab atas uang setoran. Tapi tetap wajib menyeter ke sopir tetap, agar supaya tetap dipercaya untuk mengoperasikan mobilnya. Bapak

¹⁶Wawancara dengan Bapak Jafar, Pengemudi Mobil angkot Hative Besar pada tanggal 1 September 2019 Di Terminal Mardika

¹⁷Wawancara dengan Bapak La Imu, Pengemudi Mobil angkot Hative Besar pada tanggal 31 Agustus 2019 Di Dalam Mobil Hative Besar

Otong mempunyai 2 orang anak. Biasanya mengambil mobil dari sopir tetap dari jam 7.00 wit sampai dengan jam 19.00 wit, selebihnya dibawa sopir tetap. Karena itu banyak angkot trayek IAIN yang beroperasi hampir 24 jam, sehingga kerusakan mobilnya juga banyak. Uang setor sopir tetap ke majikan ada yang 230 ribu tanpa gaji, ada juga yang 250 ribu dengan gaji.¹⁸

- 6) Bapak La Imu, sopir IAIN dengan status sebagai sopir tetap. bapak La Imu belum terlalu lama menjadi sopir Stain yaitu selama 3 bulan, sebelumnya menjadi sopir Tantai, Kebun Cengkeh, Tulehu, dan Air Salobar. Beliau menjadi sopir dari tahun 1983. Saat ini membawa mobil Stain dengan setoran setiap hari Rp. 200.000,- dan penghasilan 15% dari besaran uang setoran. Selama ini Bapak La Imu jarang menggunakan sopir bantu, hanya jika ia sakit saja. Beliau memiliki 4 orang anak. Selama menjadi sopir, beliau sering merasa kelelahan, sakit punggung, sakit kepala dan mata, dan diobati dengan uang pribadinya. Pernah saat mendapatkan kecelakaan yaitu sewaktu mengantar orang ke bandara, dalam perjalanan beliau menabrak sapi, depan mobilnya hancur, tapi biayanya semua ditanggung oleh bapak La Imu. Beliau juga sering mengalami tabrakan dengan sepeda motor saat melalui jalan Kebun Cengkeh dan IAIN Ambon.¹⁹

Dari keenam orang pengemudi yang peneliti wawancarai, seorang pengemudi angkot Hative Besar mengatakan karena jarak yang jauh mengakibatkan mereka harus lebih focus/perhatian, namun dengan adanya jembatan merah putih, maka jarak yang ditempuh terkadang bisa sangat pendek karena melewati jembatan tersebut dan bisa kembali lagi ke terminal. Sedangkan pengemudi IAIN mengatakan daerah yang dilalui trayek IAIN ini sempit, berliku-liku, dan padat kendaraan, sehingga memerlukan kesabaran dan kehati-hatian, supaya bisa terhindar dari kecelakaan.

Sebenarnya untuk melindungi pengemudi angkutan kota di kota Ambon dari adanya kecelakaan kerja, pemerintah sudah menyiapkan program BPJS Kesehatan, BPJS Ketenagakerjaan dan Jasa Raharja yang diawasi oleh Dinas Perhubungan kota Ambon. Berikut ini akan dijelaskan bentuk perlindungan tersebut diberikan melalui beberapa pihak antara lain:

a. Dinas Perhubungan Kota Ambon

Bentuk perlindungan hukum yang dapat dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Ambon adalah dengan cara selalu memeriksa dan mengawasi kelengkapan surat-surat kendaraan yang harus dimiliki oleh pengusaha angkutan kota dan razia rutin untuk

¹⁸Wawancara dengan Bapak Otong, Pengemudi angkot IAIN pada tanggal 4 September 2019 Di Dalam Mobil IAIN Ambon.

¹⁹Wawancara dengan Bapak La Imu, Pengemudi Mobil angkot IAIN pada tanggal 5 September 2019 Di Dalam Mobil IAIN Ambon.

menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas. Menurut Dinas Perhubungan Kota Ambon, kelengkapan surat yang harus dimiliki oleh pemilik mobil adalah :²⁰

- 1) Rekomendasi izin Trayek Baru dan Peremajaan (peremajaan itu adalah pengganti mobil yang sudah tidak layak pakai dalam jangka waktu 6 bulan sampai urus izin trayek yang sebenarnya, sedangkan izin trayek tersebut diperpanjang setiap lima tahun sekali.)
- 2) SK Balik Nama Izin Trayek
- 3) Izin Usaha Angkutan (yang dibayar setiap tahun)
- 4) Kartu Pengawasan (berlaku selama setahun, sesuai dengan semua persyaratan telah lengkap)
- 5) Buku KIR (untuk melakukan KIR, harus dibawa serta kartu keluarganya)
KIR dilakukan guna memeriksa kelayakan angkutan kota agar dapat terhindar dari kecelakaan dan polusi udara.
- 6) Kartu tanda lunas retribusi terminal (setiap bulan Rp. 125.000,- dibayar ke bank, karena perhari Rp. 5.000,- walaupun mobil tidak beroperasi).
Hal ini sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Ambon Nomor 16 Tahun 2012 Tentang retribusi Terminal. Untuk jenis kendaraan bus kecil/mikrolet yang ditempatkan di terminal Mardika, besaran tariff retribusinya adalah Rp. 5000,-.

Selama ini Dinas Perhubungan Kota Ambon telah melakukan razia kelengkapan surat kendaraan beserta perlengkapan lain antara lain berupa Buku KIR, Kartu Pengawasan, kesesuaian antara nama trayek dan izin trayek, ketersediaan tempat sampah, penggunaan kaca riben, dan lain-lain, yang dilakukan 12 kali dalam setahun.

b. Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS) Ketenagakerjaan

Pihak kedua yang dapat memberikan perlindungan hukum kepada para pengemudi angkutan kota yaitu BPJS Ketenagakerjaan. Seperti diketahui bahwa profesi sebagai pengemudi angkutan merupakan profesi yang sangat dekat dengan kecelakaan baik yang bisa disebabkan oleh pihak pengemudi sendiri atau orang lain. BPJS Ketenagakerjaan ini dapat memberikan perlindungan bukan saja berupa jaminan kecelakaan kerja, namun juga jaminan kematian, jaminan hari tua, dan jaminan pensiun. Pengemudi angkutan kota sebagai pekerja lepas harian jika berdasarkan penggolongan kepesertaan BPJS Ketenagakerjaan, maka dia digolongkan sebagai pekerja penerima upah. Pekerja lepas harian dapat dikategorikan sebagai usaha mikro berdasarkan Pasal 6 ayat (3) huruf c Peraturan Presiden RI Nomor 105 Tahun 2013 Tentang Penahapan Kepesertaan Program Jaminan sosial, sehingga jaminan yang dapat diberikan adalah berupa jaminan kecelakaan kerja dan jaminan kematian. Jaminan ini diberikan per paket

²⁰Wawancara dengan Bapak La Imu, Pengemudi Mobil angkot IAIN pada tanggal 5 September 2019 Di Dalam Mobil IAIN Ambon.

untuk meringankan pemberi kerja/pengusahanya. Sedangkan 2 program yang lain yaitu untuk jaminan hari tua dan jaminan pension tidak bisa diberikan karena bersifat *long term* (jangka panjang), memiliki siklus tertentu dan tetap.²¹

Jadi BPJS sebagai badan penyelenggara, mereka wajib membayarkan resiko, jika pekerja itu didaftar. Jadi semua itu tergantung dari *goodwill* pengusaha. BPJS Ketenagakerjaan bahkan sudah mempersiapkan petugasnya di Pelayanan Terpadu Satu Pintu (PTSP) Pemkot Ambon. Menurut Ibu Mulyati, iuran yang dibayarkan sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Karena statusnya sebagai pekerja lepas harian, upahnya disamakan dengan UMR Provinsi Maluku tahun 2019 yakni sebesar Rp. 2.400.664,-. Setiap pengusaha wajib melaporkan berapa pengemudi dalam bulan berjalan. Jika pengemudi tersebut berhenti bekerja, pengusaha harus melaporkan penggantian tersebut. Hal ini dikarenakan jika terjadi kecelakaan kerja atau kematian, maka klaim tidak bisa diajukan. Karena BPJS Ketenagakerjaannya atas nama orang lain.²²

c. Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS) Kesehatan

Pihak ketiga yang dapat memberikan perlindungan hukum kepada para pengemudi angkutan kota yaitu BPJS Kesehatan. Pengemudi sopir angkot termasuk dalam golongan Bukan Penerima Bantuan Iuran Jaminan Kesehatan (Non PBI) sebagai pekerja penerima upah.

Anggota keluarga yang ditanggung oleh pekerja dalam hal ini pengemudi angkutan kota adalah keluarga inti meliputi istri/suami dan anak yang sah (anak kandung, anak tiri dan/atau anak angkat), sebanyak-banyaknya 5 (lima) orang. Sedangkan manfaat Jaminan Kesehatan Nasional (JKN) BPJS Kesehatan yang dapat diterima oleh pengemudi angkutan kota meliputi pelayanan kesehatan tingkat pertama, yaitu pelayanan kesehatan non spesialis dan pelayanan kesehatan rujukan tingkat lanjutan, yaitu pelayanan kesehatan mencakup rawat jalan dan rawat inap.²³

Prosedur dari BPJS Kesehatan memang tetap harus bermula dari fasilitas kesehatan (faskes) tingkat pertama. Di tingkat pertama ini, pasien harus diperiksa dulu, jika memang harus dirujuk berdasarkan keterangan dokter, barulah kemudian pasien itu dapat dirujuk ke faskes Lanjutan. Jika tidak mendapatkan surat rujukan dari dokter di faskes tingkat pertama, maka pasien tidak bisa menggunakan fasilitas BPJS Kesehatan untuk berobat ke faskes tingkat lanjutan.

Untuk pengemudi angkutan kota itu hanya mempunyai gaji. Jadi yang dihitung BPJS Kesehatan adalah 5% itu dari Upah minimum Provinsi (tetap mengikuti standar

²¹Hasil Wawancara dengan Ibu Mulyati Nasrun, Kepala Bidang Pemasaran, pada tanggal 24 Agustus 2019 Di Kantor BPJS Ketenagakerjaan Cabang Maluku.

²²Hasil Wawancara dengan Ibu Mulyati Nasrun, Kepala Bidang Pemasaran, pada tanggal 24 Agustus 2019 Di Kantor BPJS Ketenagakerjaan Cabang Maluku.

²³<https://bpjs-kesehatan.go.id/bpjs/> diakses pada tanggal 12 September 2019 Pada Pukul 20.30 Wit

UMP). UMP Provinsi Maluku saat ini adalah Rp. 2. 400.664,-. Pemberi kerja membayar 4% dari UMP, sedangkan pekerja 1% dari UMK. Dari situ semua sudah ditanggung baik pekerja, istri dan tiga orang anak. Kalau pengemudi angkutan kota itu memiliki 5 orang anak, maka 2 anak itu ditanggung sendiri oleh pekerja. Karena menurut regulasi yang ditanggung pemberi kerja itu hanya 5 orang.²⁴ Pihak BPJS Kesehatan mengatakan bahwa selama ini sosialisasi yang dilaksanakan agak sulit, karena harus menjangkau masyarakat yang sangat luas, kemudian di saat melakukan sosialisasi tingkat kehadirannya juga sangat rendah. Karena itu pihak BPJS Kesehatan Biasanya juga melakukan sosialisasi melalui iklan lewat RRI, radio DMS, atau sering juga talk show.²⁵

2. Hambatan-Hambatan Dalam Memberikan Perlindungan Hukum Terhadap Pengemudi Angkutan Kota

Dalam melakukan perlindungan hukum kepada pengemudi angkutan kota jika terjadi kecelakaan kerja, para pihak yang memberikan perlindungan sering menemui hambatan. Dari pengamatan peneliti di lapangan, hambatan-hambatan yang dihadapi dalam upaya perlindungan hukum terhadap pengemudi angkutan kota jika terjadi kecelakaan adalah sebagai berikut :

1) Pihak Pengemudi Angkutan Kota

a) Ketidaktahuan pegemudi angkutan kota terhadap hak-haknya

Dari semua pengemudi yang peneliti wawancara, tidak ada satupun pengemudi angkutan kota yang mengetahui hak-hak mereka sebagai pekerja lepas harian terutama hak untuk didaftarkan sebagai peserta BPJS Kesehatan maupun BPJS Ketenagakerjaan. Kedudukan antara pekerja tetap atau kontrak berbeda dengan pekerja lepas. Pekerja tetap atau kontrak biasanya berdasarkan perjanjian yang sudah dijelaskan apa hak dan kewajiban masing masing pihak, baik itu pihak pekerja maupun pihak pemberi kerja. Sementara pekerja lepas harian, karena dia tidak terikat, maka biasanya yang dijelaskan kepada pemberi kerja hanya sesuatu hal yang bersifat umum saja. Misalnya hanya ketentuan soal upah, jam kerja, dan waktu istirahat.

b) Tidak memiliki serikat pekerja/serikat buruh

Serikat pekerja/serikat buruh merupakan wadah bagi para pekerja untuk menyalurkan aspirasinya dan memperjuangkan nasibnya

2) Bagi Pihak Pengusaha

a) Sering bergantinya pengemudi angkutan kota

²⁴Wawancara dengan Ibu Elsa Welhelmina Tuteurima, Kepala Bidang SDM Umum Dan Komunikasi Publik BPJS Kesehatan, pada Tanggal 22 Agustus 2019 Di Kantor BPJS Kesehatan Maluku.

²⁵ Wawancara dengan Ibu Elsa Welhelmina Tuteurima, Kepala Bidang SDM Umum Dan Komunikasi Publik BPJS Kesehatan, pada Tanggal 22 Agustus 2019 Di Kantor BPJS Kesehatan Maluku.

Sebenarnya peneliti pernah menanyakan alasan kenapa sampai pengemudi tetap mempekerjakan pengemudi tidak tetap yaitu mengejar setoran, pengemudi tetap berhalangan (tidak bisa mengoperasikan mobil) dan permintaan pengemudi tidak tetap. Pertambahan jumlah pengemudi tidak tetap, diakui oleh Dinas Perhubungan sebagai penyebab semakin banyaknya jumlah kecelakaan lalu lintas. Karena pengemudi tidak tetap sering tidak bertanggung jawab terhadap mobil angkot yang dikemudikannya. Jika terjadi kecelakaan, maka BPJS Ketenagakerjaan tidak akan menanggung resikonya. Karena nama pengemudi tidak sesuai dengan nama pengemudi yang dilaporkan oleh pengusaha angkot. Begitu pula dengan pengusaha angkot, biasanya akan meminta pertanggungjawaban pengemudi tetap untuk mengganti kerusakan mobilnya. Karena yang berhubungan secara hukum hanyalah antara pengusaha angkot dan pengemudi tetap.

- b) Ketidaktahuan pemberi kerja terhadap tata cara pendaftaran, pelaporan, dan besarnya iuran BPJS Kesehatan dan BPJS Ketenagakerjaan.

Untuk pendaftaran, para pemberi kerja dapat datang secara langsung mendaftarkan pengemudi ke BPJS Kesehatan dan BPJS Ketenagakerjaan dengan cara melengkapi persyaratan-persyaratan yang telah ditentukan oleh pihak BPJS. Bisa juga mendaftarkan pengemudi secara *online*, yang banyak tidak diketahui caranya oleh pihak pemberi kerja. Setelah terdaftar pekerjajanya akan mendapatkan kartu BPJS Kesehatan dan BPJS Ketenagakerjaan, sedangkan untuk pihak pengusaha angkot mendapatkan Surat Rekomendasi/sertifikat dari pihak BPJS Kesehatan dan BPJS Ketenagakerjaan. Selain pendaftaran, proses pelaporan juga termasuk tidak dipahami oleh para pengusaha. BPJS Ketenagakerjaan misalnya menginginkan kapan saja pengemudi tidak bekerja, harus dilaporkan agar klaim dapat dibayarkan kepada orang yang tepat. Apalagi untuk pihak BPJS Kesehatan, karena yang didaftar bukan saja pekerjajanya saja, melainkan keluarganya juga. Yang menjadi tanggungan BPJS Kesehatan hanyalah 3 orang anak. Inipun tidak dimengerti oleh pihak pengusaha. Mereka menyangka yang didaftar itu harus semua orang yang terdapat dalam kartu keluarga, sehingga menurut mereka iuran yang dikeluarkan sangatlah berat.

- c) Tidak berfungsinya Organda

Organda khususnya untuk angkutan kota di Kota Ambon sebagai organisasi yang mewakili aspirasi pengusaha angkutan kota juga dianggap tidak pernah melakukan tindakan nyata untuk menangani hal ini. Karena jika dilihat dari peraturan yang diberlakukan, baik antara pengemudi angkutan kota dan pengusahanya sama-sama tidak terlalu paham perihal peraturan jaminan sosial ini. Pada satu sisi pengusaha agak keberatan khususnya soal BPJS Kesehatan yang mengharuskan pendaftaran keikutsertaan pengemudi bersama dengan anggota keluarganya dalam program

tersebut. Karena jumlah uang setoran yang dianggap kecil, ditambah dengan kerusakan mobil yang harus ditanggung, dan sering bergantinya pengemudi angkutan darat.

3) Bagi Pemerintah

- a) Kurangnya pengawasan dari pihak terkait
Perlindungan hukum yang diberikan terhadap pengemudi jika terjadi kecelakaan kerja adalah dengan melalui jaminan sosial. Berkaitan dengan itu seharusnya Dinas Perhubungan dapat melakukan pengawasan dengan diadakannya tertib administrasi. Karena dengan tertib administrasi, Dinas Perhubungan telah melakukan perlindungan bagi pengemudi angkutan Kota. Semua dokumen yang disediakan oleh pengusaha mobil itu, pengurusannya saling terkait, sehingga kalau pengawasan dilakukan dengan baik, maka perlindungan itu dapat tercipta. Salah satu bentuk pengawasan itu adalah melakukan razia.
- b) Kurangnya sosialisasi dari pihak terkait
Dari penelitian yang dilakukan penulis diakui oleh pihak Dinas Perhubungan bahwa selama ini mereka tidak pernah melakukan sosialisasi baik kepada pihak pengusaha angkot maupun pihak pengemudi angkot tentang pentingnya keikutsertaan pengemudi dalam program BPJS Kesehatan dan BPJS Ketenagakerjaan. Selain untuk perlindungan terhadap kecelakaan kerja, juga merupakan salah satu persyaratan untuk memperpanjang izin trayek dan Surat Izin Tempat Usaha. Sedangkan untuk pihak BPJS Kesehatan dan BPJS Ketenagakerjaan selama ini hanya melakukan sosialisasi secara umum baik melalui para instansi, wawancara lewat TVRI, RRI dan Radio Swasta, penyebaran brosur, dan mendirikan Banner pada instansi-instansi terkait.
- c) Petugas Dinas Perhubungan yang terbatas
Menurut keterangan Bapak Corneles C Pattiwaelapia, ST (Kepala Bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Dinas Perhubungan Kota Ambon) bahwa petugas lapangan yang bertugas melakukan pengawasan, razia, dan pemeriksaan kelayakan angkutan itu petugasnya itu sangat terbatas. Semua ini jika dipenuhi dapat memberikan perlindungan kepada pengemudi angkutan kota. Karena antara satu hal dengan hal lain itu sangat berkaitan, yaitu antara tertib administrasi dan ketatnya pengawasan. Sehingga kepentingan pengemudi untuk mendapatkan perlindungan jika terjadi kecelakaan kerja dapat diperhatikan.
- d) Tidak adanya regulasi yang lebih spesifik mengatur tentang pengemudi angkutan
Selain kendala-kendala diatas, terdapat juga satu hal penting yang harus diperhatikan. Hal tersebut yaitu tidak adanya regulasi yang lebih spesifik mengatur tentang pengemudi angkutan umum. Di setiap kota di Indonesia memiliki banyak

transportasi umum. Salah satunya adalah angkutan kota dan ditambah dengan status pengemudi sebagai pekerja harian lepas, jadi dia tidak terikat dengan pekerjaannya. Sehingga diperlukan adanya regulasi yang jelas dan pasti, agar tidak menimbulkan kerancuan baik bagi pengemudi maupun pengusaha angkutan kota.

Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan di atas dapat disimpulkan bahwa:

Perlindungan hukum bagi pekerja lepas harian haruslah sesuai dengan Peraturan Ketenagakerjaan yang berlaku yaitu Undang-Undang RI Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan serta Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi RI Nomor 100 Tahun 2004 Tentang Ketentuan Pelaksanaan Perjanjian Kerja Waktu Tertentu. Untuk pengemudi angkutan kota diatur dalam Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, sedangkan jika pengemudi mendapat kecelakaan kerja, maka sebenarnya pengemudi berhak mendapat untuk mendapatkan jaminan sosial. Hal ini diatur dalam Undang-Undang RI Nomor 24 Tahun 2011 Tentang Badan Penyelenggara Jaminan Sosial. Dalam pelaksanaannya, yang mempunyai kepentingan untuk melindungi pengemudi angkutan kota jika terjadi kecelakaan kerja adalah Dinas Perhubungan Kota, BPJS Kesehatan, BPJS Ketenagakerjaan, dan Jasa Raharja.

Hambatan-hambatan dalam memberikan perlindungan hukum terhadap pengemudi angkutan Kota dapat dibagi menjadi hambatan dari: (1) pengemudi angkutan kota yaitu ketidaktahuan pegemudi angkutan kota terhadap hak-haknya dan tidak memiliki serikat pekerja/serikat buruh, (2) pengusaha angkutan Kota yaitu sering bergantinya pengemudi angkutan kota, ketidaktahuan pemberi kerja terhadap tata cara pencaftaran, pelaporan, dan besarnya iuran BPJS Kesehatan dan BPJS Ketenagakerjaan serta tidak berfungsinya Organda, (3) pemerintah yaitu kurangnya pengawasan dari pihak terkait, kurangnya sosialisasi dari pihak terkait, petugas Dinas Perhubungan yang terbatas, dan tidak adanya regulasi yang lebih spesifik mengatur tentang pengemudi angkutan.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim, Bahan Presentasi Oleh Dinas Perhubungan Provinsi Maluku Pada Acara Seminar Pemilihan (AKUT) Awak Kendaraan Umum Teladan Tahun 2019 Di Kantor Pemerintah Profinsi Maluku Dinas Perhubungan
- Abdussalam, H.R. *Hukum Ketenagakerjaan (Hukum Perburuhan Yang Telah Direvisi)*, Jakarta: Restu Agung, 2009.

- Adisu, Editus & Libertus Jehani. *Hak-Hak Pekerja Perempuan*, Cet. 2; Jakarta: Visimedia, 2007.
- Asyhadie, Zaeni. *Hukum Kerja (Hukum Ketenagakerjaan Bidang Hubungan Kerja)*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2007.
- Hadjon, Philipus M. *Perlindungan Hukum Bagi rakyat Indonesia*, Surabaya: Bina Ilmu, 1987.
- <https://id.wikipedia.org/wiki/Sopir> , diakses pada tanggal 17 Agustus 2019 Pada pukul 20.00 WIT
- <https://bpjs-kesehatan.go.id/bpjs/>diakses pada tanggal 12 September 2019 Pada Pukul 20.30 Wit
- Rahardjo, Satjipto. *Permasalahan Hukum di Indonesia*, Bandung: Alumni, 1983.
- Republik Indonesia. *Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945*
- Republik Indonesia. *Undang-Undang RI Nomor 39 Tahun 1999 Tentang Hak Asasi Manusia*.
- Republik Indonesia. *Undang-Undang RI Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan*
- Republik Indonesia. *Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor Kep-100/Men/VI/2004 Tahun 2004 tentang Ketentuan Pelaksanaan Perjanjian Kerja Waktu Tertentu*
- Suma'mur. *Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan*, Jakarta: PT Toko Buku Gunung Agung, 1995.
- Tambing, Mathius & Atum Burhanudin. *Pokok-pokok Perjuangan Hukum Ketenagakerjaan*, Jakarta: LPHKI, 2011.
- Yandianto. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Bandung: Penerbit M2S Bandung, 1997.