

PELAKSANAAN HAK PEKERJA DALAM TERJADI KECELAKAAN KERJA PADA PENGEMUDI PERUM DAMRI KANTOR CABANG SURABAYA.

PELAKSANAAN HAK PEKERJA DALAM HAL TERJADI KECELAKAAN KERJA PADA PENGEMUDI PERUM DAMRI KANTOR CABANG SURABAYA

Purnomo Mira Altishar

Hukum, FISH, Unesa, email: ipunkaltishar22@gmail.com.

Arinto Nugroho, S.Pd, S.H, M.H.

Hukum, FISH, Unesa, email: arintonugroho@unesa.ac.id

Abstrak

Hak-hak pekerja terutama pengemudi pada sebuah PO harus mendapatkan jaminan perlindungan oleh PO tersebut, salah satu yang perlu mendapatkan jaminan perlindungan yaitu jaminan Hak Kecelakaan Kerja. Adanya resiko kecelakaan yang terjadi kapan saja dan di mana saja, terutama yang berkaitan dengan tenaga kerja pengemudi yang ruang lingkup kerjanya rentan menimbulkan bahaya kecelakaan dan berpengaruh juga terhadap keselamatan pengemudi. Aturan jaminan kecelakaan kerja tercantum pada pasal 99 ayat (1) Undang-Undang No.13 Tahun 2003 tentang ketenagakerjaan. Pengaturan lebih lanjut terkait kecelakaan kerja ini diatur dalam Undang-undang No.24 Tahun 2011 tentang Badan Penyelenggara Jaminan Sosial. Salah satu Perusahaan yang bergerak dibidang transportasi adalah PERUM DAMRI Cabang Surabaya. Penelitian ini akan melihat pelaksanaan hak pekerja dalam hal terjadi kecelakaan kerja pada pengemudi Kantor Cabang Surabaya.

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum empiris dengan model penelitian yuridis sosiologis. Data dianalisis secara deskriptif yang menggambarkan tentang proses pelaksanaan hak pekerja dalam hal terjadi kecelakaan kerja pengemudi pada PERUM DAMRI Kantor cabang Surabaya. Informan dalam penelitian ini adalah Kepala PERUM DAMRI Kantor Cabang Surabaya, adapun teknik analisis data dilakukan secara kualitatif.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa PERUM DAMRI Kantor Surabaya telah melaksanakan hak pekerja dalam hal terjadi kecelakaan kerja pada Pengemudi Bus PERUM DAMRI sesuai Undang-undang No. 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan dan Undang-Undang No.24 Tahun 2011 tentang Badan Penyelenggara Jaminan Sosial. Pelaksanaannya terdapat kendala yaitu proses administrasi dari pihak BPJS Ketenagakerjan, tidak semua rumah sakit yang melayani klaim BPJS Ketenagakerjaan, lemahnya kesadaran hukum pengemudi untuk mentari peraturan lalu lintas serta rumitnya proses pelaporan antara PERUM DAMRI Pusat dengan PERUM DAMRI Cabang Surabaya.

Kata Kunci: Pelaksanaan Hak Pekerja, Kecelakaan Kerja, Perum Damri Surabaya

UNESA
Universitas Negeri Surabaya

PELAKSANAAN HAK PEKERJA DALAM TERJADI KECELAKAAN KERJA PADA PENGEMUDI PERUM DAMRI KANTOR CABANG SURABAYA.

RIGHTS OF WORKERS IN THE EVENT OF ACCIDENTS AT WORK DRIVERS PERUM DAMRI SURABAYA BRANCH OFFICE.

Abstract.

Workers's rights, especially for driver in a intercity bus business deserves the rights to be protected by the company who's in charge. One of the many rights which the drivers deserves to get is works accident related guarantee. Risk of works accident that could happen anytime and anywhere, especially, the ones with risky workplace that more than likely affect workers safety. Regulation on this partikular matter can be found Article number Ninety-Nine paragraph One in Act number Thirteen, year Two Thousand and Three about employment. More regulation related to this issue are also regulated in Act number Twenty-Four, year Two Thousand and Eleven about BPJS. One of the company who moves in transportation section are Surabaya PERUM DAMRI chapter. This research will talks about workers rights in terms of a work related accident happens to workers krom Surabaya chapter.

There's various kinds which will be used in this research is are empirical las with sociological yuridical research model. the Data itself in this research are analyzed in a descriptive way who potrays about the implementation process of workers rights in case of there's a work related accident happens to the workers in Surabaya PERUM DAMRI chapter. Sources in this research cam directly from the head of Surabaya PERUM DAMRI Chapter, and the data analysis technique are being done in a qualittitive way.

Results of this research shows that Surabaya PERUM DAMRI Chapter had done their duty to provide their workers with the rights that they deserve just in case accident do happen to the drivers of PERUM DAMRI's bus, this is according to Act number Thirteen, year Two Thousand and Three about Employment and Act number Twenty-Four, year Two Thousand and Eleven about BPJS. In the process of implementing BPJS, there's appears to be some issues, some of this are: administratif process, not all hospitals provide BPJS's service, low awareness from the workers to behave according to rules and also the tough process of reporting between PERUM DAMRI Headquarters and Surabaya PERUM DAMRI Chapter.

Keyword: Implimentation Rights Worker, Accindent of Working, Surabaya Damri Public Corporation

PENDAHULUAN

Mahkamah Konstitusi (yang selanjutnya disebut sebagai MK) menurut Pasal 2 Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 Tentang Mahkamah Konstitusi merupakan salah satu lembaga negara yang melakukan kekuasaan kehakiman yang merdeka untuk menyelenggarakan peradilan guna menegakkan hukum dan keadilan. Ketentuan Pasal 24C ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia yang kemudian disebut sebagai UUD NRI 1945 menyatakan bahwa Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji Undang-Undang terhadap Undang-Undang Dasar. Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana yang telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011 pada Pasal 10 ayat (1) huruf a, menegaskan bahwa Mahkamah Konstitusi berwenang untuk mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final.

Ditengah berkembangnya transportasi darat di jalan raya, masyarakat berhak memilih menggunakan kendaraan pribadi atau kendaraan angkutan umum

sebagai alat transportasi dalam kegiatan sehari-harinya. Saat ini fakta yang ada di masyarakat, sebanyak 98.503.475 pengguna kendaraan pribadi sepeda motor dan mobil pribadi pada tahun 2013.¹

Kita dapat menemui bahwa kendaraan angkutan umum juga banyak diminati oleh sekelompok orang sebagai alat transportasi di kegiatan sehari-harinya khususnya masyarakat yang tempat kerja atau tempat menuntut ilmunya berada di lain kota dari tempat tinggalnya. Berdasarkan data badan pusat statistik kota Surabaya pada tahun 2014 jumlah kedatangan penumpang di Terminal Purabaya sebanyak 16.960.186 dan keberangkatan penumpang dari Terminal Purabaya sebanyak 16.270.977². Dalam pelaksanaan penyediaan

¹Badan Pusat Statistik, tabel pengguna kendaraan. Diakses dari website www.bps.go.id/tab_sub/tabel-pengguna-kendaraan. Pada 22 November 2014, jam 20:00 wib.

²Badan Pusat Statistik Kota Surabaya, [Arus Kendaraan dan Penumpang yang Datang dan Berangkat menurut Jenis Kendaraan Melalui Terminal Purabaya 2008-2014](http://Arus%20Kendaraan%20dan%20Penumpang%20yang%20Datang%20dan%20Berangkat%20menurut%20Jenis%20Kendaraan%20Melalui%20Terminal%20Purabaya%202008-2014), diakses dari website: www.surabayakota.bps.go.id/Beranda/Transportasi/Arus-Kendaraan-dan-Penumpang-yang-Datang-dan-Berangkat-menurut-Jenis-Kendaraan-Melalui-Terminal-Purabaya-melalui-Terminal-Surabaya-pada-Tahun-2008-2014. Pada 1 April Tahun 2016, jam 22:12 Wib.

PELAKSANAAN HAK PEKERJA DALAM TERJADI KECELAKAAN KERJA PADA PENGEMUDI PERUM DAMRI KANTOR CABANG SURABAYA.

angkutan umum, pemerintah tidak serta merta dapat menyediakan secara mandiri. Maka dalam hal ini pemerintah dibantu oleh pihak swasta bekerja sama menyediakan armada transportasi umum, contohnya dengan adanya keberadaan Perusahaan Otobus (yang selanjutnya disingkat PO) yang menyediakan beberapa armada untuk angkutan umum. Terdapat bus milik swasta seperti contohnya PO Pahala Kencana, PO Gunung Harta, PO Restu, PO Ekamira, PO Harapan Jaya, PO Sumber Selamat, dan masih banyak lainnya yang setiap saat melayani masyarakat. Saat ini jumlah PO yang beroperasi di wilayah Jawa Timur terdapat 72 perusahaan³ keberadaan PO swasta dalam penyelenggaraan armada angkutan umum dapat membantu pemerintah dalam penyediaan armada sesuai dengan kebutuhan masyarakat. Selain Perusahaan Swasta, juga terdapat bus-bus lain milik pemerintah yaitu Perusahaan Umum Djawatan Angkutan Motor Republik Indonesia yang selanjutnya disingkat PERUM DAMRI.

Faktor lain yang tidak kalah penting adalah peran pengemudi sebagai mobilitas dan motor penggerak dari sebuah PO. Hak-hak pekerja terutama pengemudi pada sebuah PO harus mendapatkan jaminan perlindungan oleh PO tersebut, salah satu yang perlu mendapatkan jaminan perlindungan yaitu jaminan Hak Kecelakaan Kerja. Kecelakaan kerja termasuk dalam perlindungan teknis, yaitu perlindungan terhadap pekerja/buruh agar selamat dari bahaya yang dapat ditimbulkan alat kerja atau bahan yang dikerjakan.⁴ Adanya resiko kecelakaan yang terjadi kapan saja dan di mana saja, terutama yang berkaitan dengan tenaga kerja pengemudi yang ruang lingkup kerjanya rentan menimbulkan bahaya kecelakaan dan berpengaruh juga terhadap keselamatan pengemudi. Berjalannya keadaan yang seperti itu maka jaminan kecelakaan pengemudi pada PO harus mendapatkan perhatian lebih oleh PO tersebut.

Aturan dalam jaminan kesejahteraan pekerja dalam hal ini menyangkut pengemudi pada PO sudah jelas, seperti yang tercantum pada pasal 99 ayat (1) UU No.13 Tahun 2003. Jaminan kesejahteraan meliputi jaminan kecelakaan kerja. Faktanya, berdasarkan observasi di beberapa PO di terminal Bungurasih Surabaya terdapat PO yang tidak menjamin hak kecelakaan kerja pengemudi tersebut. Seperti hasil dari wawancara kepada pengemudi salah satu PO di terminal Bungurasih pada tanggal 25 Juli 2014, Suyitno mengatakan, awak kendaraan seperti sopir, kernet dan kondektur tidak mendapat hak jaminan kecelakaan dari

PO tempatnya bekerja, karena status pekerja/buruh awak kendaraan yaitu sebagai mitra kerja, untuk mengurangi beban klaim kecelakaan kerja bagi awak kendaraan, semua awak kendaraan pada PO tersebut melakukan iuran rutin setiap bulan atau setiap awak kendaraan tersebut menerima upah dari prosentase hasil setoran kepada perusahaan otobis tersebut.⁵

Status mitra kerja pada pengemudi salah satu PO tersebut bukan karyawan/pekerja perusahaan tetapi mitra pengusaha dengan adanya perjanjian kemitraan dalam bentuk perjanjian pembayaran sejumlah uang dari pengemudi bus kepada pengusaha atau uang setoran. Perjanjian kemitraan adalah bentuk umum suatu hubungan hukum antara satu pihak dengan pihak lainnya atas dasar hubungan kemitraan (*partnership agreement*). Ketentuan umum perjanjian kemitraan adalah Pasal 1338 jo Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata). Sedangkan, ketentuan khusus bisa merujuk pada ketentuan persekutuan perdata dalam Pasal 1618 KUH Perdata Pasal 1641 KUH Perdata, yakni hubungan hukum para pihak antara mitra satu dengan mitra lainnya dengan memasukkan sesuatu. Bentuknya, bisa perjanjian bagi hasil, perjanjian keagenan (baik secara pribadi atau korporasi), intiplasma, sub-kontrak, perjanjian pembayaran (setoran) sejumlah nilai uang tertentu, dan lain-lain. Jika hubungan antara pengusaha dan pengemudi bus adalah hubungan kemitraan, maka Undang-Undang No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan dan peraturan perundang-undangan lain di bidang ketenagakerjaan tidak berlaku. Ini karena peraturan perundang-undangan di bidang ketenagakerjaan mengatur mengenai hal-hal sehubungan dengan pekerja dan pengusaha, maka yang terjadi adalah bukan hubungan kerja atasan bawahan yang mempunyai unsur pekerjaan, upah, dan perintah, melainkan kesetaraan antara para pihak dalam hubungan kemitraan tersebut. Ini karena dalam hubungan kemitraan tidak ada unsur upah dan perintah. Apalagi kalau memang sistem yang digunakan oleh pengusaha tersebut adalah sistem setoran, berarti pengusaha tidak memberikan upah kepada pengemudi bus, tetapi pengemudi bus mendapat uangnya dari apa yang ia dapatkan hari itu setelah melakukan pembayaran setoran yang telah diperjanjikan.

Mengingat peranan yang sangat penting pengemudi terhadap kelangsungan PO tersebut, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian terhadap pelaksanaan hak pekerja dalam hal terjadi kecelakaan kerja pada pengemudi sebuah PERUM DAMRI, pemilihan PERUM DAMRI didasarkan bahwa status

³ Didapatkan melalui studi dokumentasi di Satlantas Polres Sidoarjo pada tanggal 18 Juni 2014

⁴ R.Bambang Joni. S., 2013, *Hukum Ketenagakerjaan*, Pustaka Setia, Bandung, hlm 267.

⁵ Hasil wawancara kepada awak kendaraan salah satu PO di terminal Bungurasih pada tanggal 25 Juli 2014

PELAKSANAAN HAK PEKERJA DALAM TERJADI KECELAKAAN KERJA PADA PENGEMUDI PERUM DAMRI KANTOR CABANG SURABAYA.

pengemudi pada PERUM DAMRI sebagai karyawan PERUM. Berdasarkan pasal 87 ayat (1) UU No. 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara (BUMN), karyawan BUMN merupakan pekerja BUMN yang pengangkatan, pemberhentian, kedudukan, hak dan kewajibannya ditetapkan berdasarkan perjanjian kerja bersama sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dibidang ketenagakerjaan. Sebagai salah satu BUMN yang merupakan obyek dari pasal 1 ayat 6 UU No.13 tahun 2003, seharusnya PERUM DAMRI melakukan ketentuan terkait jaminan kecelakaan kerja. Faktanya berdasarkan wawancara dengan salah satu pengemudi yang bernama Priyanto di dapatkan penjelasan bahwa pada saat terjadi kecelakaan Dia merasa terbantu dengan pihak Perum DAMRI Cabang Surabaya yang telah mendaftarkan dirinya sebagai peserta BPJS Ketenagakerjaan dan mendapat jaminan kecelakaan kerja dan pihak Perum DAMRI Cabang Surabaya juga membantu proses pengurusan administrasi klaim biaya perawatan akibat kecelakaan⁶, apabila berdasarkan pada program Jaminan Kecelakaan Kerja pada BPJS tergolong resiko tinggi yang mendapat 1,27% dari upah sebulan.

Sejarah PERUM DAMRI dijelaskan secara singkat ketika wawancara kepada kepala PERUM DAMRI Kantor Cabang Surabaya, bapak Purwanto, S.H. menjelaskan secara singkat tentang sejarah PERUM DAMRI, menurut Purwanto, pada Tahun 1965 PERUM DAMRI awalnya berupa PN (Perusahaan Negara), Tahun 1982, DAMRI beralih status menjadi PERUM berdasarkan PP No.30 Tahun 1984, selanjutnya dengan PP No. 31 Tahun 2002, hingga saat ini dan memiliki sekitar 600 pekerja yang bekerja di wilayah regional III tepatnya dibawah pengawasan kantor cabang Surabaya. Menurut Purwanto, S.H selaku kepala cabang Perum Damri kantor cabang Surabaya Status pekerja pada Perum Damri yaitu pegawai negeri dan mendapat uang pensiun pada saat Perum Damri masih menjadi PN setelah berubah menjadi PERUM, status pekerja pada Perum Damri yaitu pegawai BUMN, uang pensiun dihapuskan diganti dengan uang pesangon sebesar 30x gaji terakhir yang diterima. Oleh karena itu banyak pegawai Perum damri yang merasa keberatan dengan dhapuskannya uang pensiun. Untuk melayani transportasi di kota Surabaya, PERUM DAMRI kantor cabang Surabaya memiliki 220 Armada bus yang dioperasikan oleh kurang lebih 500 awak kendaraan, yaitu sopir dan

kondektur yang merangkap sebagai kernet atau pembantu sopir.⁷

Terkait dengan jaminan hak kecelakaan kerja yang terjadi di Indonesia terdapat beberapa regulasi yang mengatur di dalam PERUM DAMRI, termasuk dengan apa yang dimaksud dengan tenaga kerja menurut UU No. 13 Tahun 2003 pasal 1 angka 2 berbunyi Tenaga Kerja adalah setiap orang yang mampu melakukan pekerjaan baik di dalam maupun di luar hubungan kerja, guna menghasilkan jasa atau barang untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. dengan adanya pengertian tersebut maka ketenagakerjaan juga menyangkut dengan adanya pengemudi angkutan umum yang berkerja pada perusahaan yang menjual jasa transportasi pada PERUM DAMRI, sehingga dalam hal pelaksanaan kecelakaan kerja juga diatur dalam hukum positif yang terdapat di Indonesia, khususnya dalam bidang pelaksanaan jaminan hak kecelakaan kerja pada pekerja / buruh yang mengalami kecelakaan kerja. Terkait dengan pengupahan atau hak pekerja/buruh PERUM DAMRI bukan berasal dari APBN negara melainkan bergantung kepada usahanya DAMRI yaitu perputaran pendapatan PERUM DAMRI, hasil perputaran pendapatan tersebut digunakan untuk pengadaan armada bus karena Armada yang dimiliki DAMRI tidak semua berasal dari bantuan pemerintah, ada yang milik PERUM DAMRI itu sendiri, biaya operasional kendaraan dan gaji pegawai termasuk pengemudi PERUM DAMRI sudah sesuai dengan UU ketenagakerjaan, tetapi para pegawai terutama para awak kendaraan Perum Damri masih menganggap jauh dari sejahtera. Terbukti dengan adanya permasalahan Perum damri dengan dinas ketenagakerjaan terkait pengupahan. Seperti yang dikatakan oleh Purwanto, S.H. selaku kepala cabang Perum Damri Kantor Cabang Surabaya,

Menurutnya, Adanya isu bahwa Pengupahan pada PERUM DAMRI termasuk salah satu pengupahan terburuk di dunia, kenyataannya Perum damri memberikan tunjangan di luar gaji pokok yaitu UGJ atau yang disebut Uang Gaji Jalan sebesar 10% untuk sopir dan 5% untuk kondektur setiap melakukan pekerjaannya mengemudikan bus dan menarik karcis pada penumpang dari hasil setoran per harinya. Purwanto juga menyatakan bahwa, Para Awak kendaraan pada Perum Damri bekerja dengan ala kadarnya dan hanya memprioritaskan tuntutan hak yang layak, maksudnya bekerja hanya mengejar uang setoran kemudian pulang, tanpa ikut memperhatikan dan merawat armada bus yang dibawanya. Misalnya untuk sekedar membersihkan seat (kursi/jok) dan kaca samping

⁶ Hasil wawancara kepada Priyanto selaku pengemudi bus damri di Kantor Perum Damri Kantor cabang Surabaya, pada hari senin 27 Agustus 2015.

⁷ Hasil wawancara kepada Purwanto, S.H. selaku kepala bagian usaha di Kantor Perum Damri Kantor cabang Surabaya, pada hari senin 27 Agustus 2014.

PELAKSANAAN HAK PEKERJA DALAM TERJADI KECELAKAAN KERJA PADA PENGEMUDI PERUM DAMRI KANTOR CABANG SURABAYA.

bus. Hal tersebut bisa berdampak pada uang setoran, logika sederhananya, ketika armada bus tersebut mendapat perhatian khusus dari awak kendaraan yang mengemudikannya misalnya kebersihan yang terjaga, maka secara otomatis bisa menarik penumpang lebih banyak, dan mendapat langganan tetap.⁸

Berdasarkan latar belakang di atas, maka penulis tertarik untuk membahas lebih lanjut melalui skripsi dengan judul Pelaksanaan hak pekerja dalam hal terjadi kecelakaan kerja pada Pengemudi Bus PERUM DAMRI.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum empiris dengan model penelitian yuridis sosiologis karena penelitian ini mempunyai objek kajian mengenai perilaku masyarakat. Perilaku masyarakat yang dikaji adalah perilaku yang timbul akibat berinteraksi dengan sistem norma yang ada, Interaksi itu muncul sebagai bentuk reaksi masyarakat atas diterapkannya sebuah ketentuan perundang-undangan positif dan bisa pula dilihat dari perilaku masyarakat sebagai bentuk aksi dalam mempengaruhi pembentukan sebuah ketentuan hukum positif.⁹ Penelitian hukum yuridis sosiologis biasanya dianalisis secara deskriptif, yaitu memarkan dan menjelaskan data yang ditemukan dalam penelitian secara sistematis.¹⁰

Tujuan penelitian ini yakni, Mendapat gambaran dan pemahaman Pelaksanaan hak jaminan kecelakaan kerja pada pengemudi dalam hal terjadi kecelakaan kerja pada PERUM DAMRI Kantor cabang Surabaya. Mendapat gambaran dan pemahaman mengenai kendala yang di hadapi oleh PERUM DAMRI Kantor cabang Surabaya dalam pelaksanaan hak jaminan kecelakaan kerja pada pengemudi apabila terjadi kecelakaan kerja. Mendapat gambaran dan pemahaman upaya yang dilakukan PERUM DAMRI Kantor cabang Surabaya apabila terjadi kecelakaan kerja pada pengemudi.

Lokasi penelitian yaitu PERUM DAMRI Kantor cabang Surabaya Jl. Raya Kalirungkut No.7A, Surabaya 60293 telp 031-8490118, 031-8490142. Penulis memilih lokasi penelitian tersebut karena sesuai dengan judul penelitian dan PERUM DAMRI merupakan salah satu perusahaan transportasi dan angkutan jalan di Indonesia

Penelitian ini adalah penelitian hukum empiris, data yang diperlukan adalah data primer dan data sekunder, sedangkan data sekunder hanya diperlukan sebagai pendukung data primer. Data primer adalah data empiris

yang diperoleh langsung dari sumber data.¹¹ Data dan informasi yang diperoleh secara langsung melalui wawancara dengan para awak kendaraan dan pihak majemen Perum Damri kantor cabang Surabaya.

Data sekunder, yaitu Data sekunder merupakan data yang diperoleh dari bahan hukum yaitu bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Penelitian ini adalah data primer, sedangkan data sekunder hanya diperlukan sebagai pendukung data primer. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan beberapa metode yaitu, dokumentasi digunakan untuk mencatat seluruh hasil percakapan dari narasumber yaitu pengemudi pada PERUM DAMRI dan kepala PERUM DAMRI Kantor cabang Surabaya. wawancara seringkali dianggap sebagai metode yang paling efektif dalam pengumpulan data primer di lapangan. Dianggap efektif oleh karena *interviewer* dapat bertatap muka langsung dengan responden untuk menanyakan perihal pribadi responden, fakta-fakta yang ada dan pendapat (*opinion*) maupun persepsi diri responden dan bahkan saran-saran responden.¹²

Data-data yang diperoleh dari responden akan diolah secara sistematis. Data yang berupa tabel, dan hasil wawancara akan dikumpulkan dan diolah yang akan dibuat deskripsi terhadap data yang telah terkumpul.

Dalam penelitian ini data kemudian dianalisis, analisis yang digunakan yaitu analisis deskriptif kualitatif. Analisis data dilakukan secara komprehensif dan lengkap. Komprehensif artinya analisis data secara mendalam dari berbagai aspek sesuai dengan lingkup penelitian. Lengkap artinya tidak ada bagian yang terlupakan, semua sudah masuk dalam analisis.¹³

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Hasil Penelitian

Penelitian dilakukan dengan melakukan wawancara dengan beberapa narasumber guna mendapatkan data yang diharapkan relevan untuk penelitian dan dokumentasi digunakan untuk mencatat seluruh hasil percakapan dari narasumber yaitu pengemudi pada PERUM DAMRI dan kepala PERUM DAMRI Kantor cabang Surabaya.

⁸ *Ibid.*

⁹ Fajar Mukti, 2009, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif & Empiris*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, Hal 51

¹⁰ *Ibid*, hal 53

¹¹ . Muhammad abdukkadir, 2004, *Hukum dan Penelitian Hukum*, PT Citra Aditya Bakti, Bandar Lampung, hal 170

¹² *Ibid*, hal. 127.

¹³ Abdulkadir Muhammad, "Hukum dan Penelitian Hukum", *Op. Cit.* hal. 172.

PELAKSANAAN HAK PEKERJA DALAM TERJADI KECELAKAAN KERJA PADA PENGEMUDI PERUM DAMRI KANTOR CABANG SURABAYA.

Hasil Wawancara

Wawancara Dengan Kepala Perum DAMRI Cabang Surabaya.

Wawancara dilakukan dengan bapak Purwanto, S.H. selaku Kepala Perum DAMRI Cabang Surabaya. Wawancara dilakukan di kantor Perum DAMRI Cabang Surabaya pada hari Kamis 29 April 2016 pada pukul 09.00 hingga pukul 10.00 WIB. Dari hasil wawancara didapatkan informasi sebagai berikut :

Aturan tentang hak jaminan sosial tenaga kerja sudah diatur dalam pasal 99 ayat (1) UU No.13 tahun 2003 tentang Kesejahteraan. Jaminan sosial tenaga kerja diantaranya hak jaminan kecelakaan kerja yang di atur dalam pasal 6 ayat (2) dan pasal 9 ayat (2) UU No. 24 Tahun 2011 tentang Badan Penyelenggara Jaminan sosial. Demikian halnya dengan perusahaan penyedia jasa otobus dalam hal ini adalah Perum DAMRI juga telah menerapkan dan tunduk aturan tersebut. Bapak Purwanto, S.H. selaku pimpinan Perum DAMRI cabang Surabaya menjelaskan bahwa ada aturan terkait klaim kendaraan bus yang rusak akibat kecelakaan. Kecelakaan bus yang terjadi pada Perum DAMRI di sebabkan dua faktor yaitu faktor teknis dan faktor non teknis, faktor teknis meliputi adanya kerusakan pada bus, misalnya tidak berfungsinya rem bus yang mengakibatkan laju bus tidak dapat di kendalikan yang akhirnya bus tersebut mengalami kecelakaan, bus yang mengalami kerusakan di mana biaya perbaikan bus tersebut yang dinamakan klaim akan dibebankan pada pengemudi bus yang mengendarainya. Faktor teknis lainnya seperti musibah bus yang tertimpa pohon saat terjadinya badai atau hujan disertai dengan angin yang bertiup dengan kencang mengakibatkan pohon tumbang yang mengenai bus, Purwanto. S.H. mengatakan,

”Kalau terjadi kecelakaan yang disebabkan dari faktor teknis peristiwa seperti bencana alam dan kendala teknis pada armada bus, misalnya tidak fungsinya rem pada bus itu mas biaya klaim perbaikan bus yang rusak menjadi tanggung jawab Perum DAMRI”¹⁴

Selain faktor teknis, faktor non teknis juga mempengaruhi biaya klaim perbaikan armada bus Perum DAMRI yang terlibat kecelakaan, seperti yang dijelaskan oleh Purwanto, S.H. selaku kepala Perum DAMRI Cabang Surabaya, bahwa faktor non teknis yang menyebabkan kecelakaan dan rusaknya armada bus Perum DAMRI Cabang SURABAYA yaitu salah satunya kesalahan pengemudi bus itu sendiri. Kesalahan pengemudi Bus atau *Human Error* yang meliputi

pengemudi yang mengantuk saat mengemudikan bus bisa mengakibatkan kecelakaan dan kesadaran dari pengemudi untuk mengemudikan bus dengan ugal-ugalan tidak sesuai dengan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan. Purwanto, S.H. menambahkan apabila kecelakaan terjadi karena faktor non teknis tersebut maka biaya klaim kerusakan armada bus yang mengalami kecelakaan ditanggung sepenuhnya oleh pengemudi. Meskipun aturan telah dibuat dan telah disosialisasikan oleh perusahaan banyak pengemudi yang tetap tidak menghiraukan aturan tersebut dengan alasan jika terlalu taat pada aturan, setoran akan berkurang dan pengemudi akan mendapat protes dari penumpang.

Periode Januari sampai Maret tahun 2016 sudah ada kejadian kecelakaan kerja yang dialami karyawan Perum DAMRI cabang Surabaya. Kepala Perum DAMRI cabang Surabaya, Purwanto, S.H. mengatakan.

“Pada tahun ini sudah ada mas kecelakaan kerja yang menimpa salah satu karyawan Perum DAMRI cabang Surabaya, kecelakaan itu terjadi pada saat karyawan tersebut pulang dari bekerja dari Perum DAMRI Cabang Surabaya, untuk biaya klaimnya langsung kami urus ke pihak BPJS sebagai betuk pertanggung jawaban kami selaku perusahaan yang memperkerjakan karyawan tersebut.”¹⁵

Terkait aturan tentang jaminan kecelakaan kerja pada pengemudi Perum DAMRI yang pelaksanaannya sudah sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Seluruh karyawan Perum DAMRI Cabang Surabaya telah terdaftar dan mengikuti program Jaminan Kecelakaan Kerja. Dasar hukum dari kepesertaan seluruh karyawan PERUM DAMRI cabang Surabaya terkait dengan jaminan sosial merujuk pada Perjanjian Kerja Bersama (PKB) pada tahun 2012-2014, yaitu merujuk pada pasal 42. Ketika pengemudi mengalami kecelakaan saat pengemudi bus, menurut bapak Purwanto, S.H. selaku pimpinan Perum DAMRI Cabang Surabaya memberikan penjelasan bahwa pengemudi yang mengalami luka pada saat terjadi kecelakaan mendapatkan hak jaminan kecelakaan kerja. Biaya perawatan ditanggung oleh pihak Badan Penyelenggara Jaminan Sosial atau BPJS. Namun PERUM DAMRI cabang Surabaya mempunyai regulasi terkait jaminan kecelakaan kerja yang dialami oleh karyawannya, seperti penjelasan bapak Purwanto, S.H. selaku kepala Kantor cabang Surabaya,

“Ada regulasi yang diterapkan PERUM DAMRI cabang Surabaya mas terkait jaminan kecelakaan kerja, yaitu pada saat

¹⁴ Hasil wawancara kepada Purwanto, S.H. selaku kepala bagian usaha di Kantor Perum Damri Kantor cabang Surabaya, pada hari Senin 9 Mei 2016.

¹⁵ Hasil wawancara kepada Purwanto, S.H. selaku kepala bagian usaha di Kantor Perum Damri Kantor cabang Surabaya, pada hari Senin 9 Mei 2016.

PELAKSANAAN HAK PEKERJA DALAM TERJADI KECELAKAAN KERJA PADA PENGEMUDI PERUM DAMRI KANTOR CABANG SURABAYA.

karyawan PERUM DAMRI Cabang Surabaya mengalami kecelakaan kerja, hak jaminannya ada yang tidak bisa diklaim, karena lokasi kejadian berada tidak sesuai dengan jalur rumah karyawan tersebut menuju kantor atau garasi PERUM DAMRI Cabang Surabaya, misalnya mas, karyawan tersebut rumahnya didaerah krian, tetapi mengalami kecelakaan didaerah Gresik, kan itu sudah tidak berada di jalur yang dilewati ketika berangkat dan pulang kerja menuju kantor PERUM DAMRI cabang Surabaya dan pulang kembali menuju rumahnya.”¹⁶

Kendala yang dihadapi Perum DAMRI Cabang Surabaya dalam pelaksanaan hak Jaminan Kecelakaan Kerja pengemudi yang mengalami kecelakaan menurut Purwanto, S.H. menjelaskan, ada 2 faktor, yaitu faktor internal dan faktor eksternal. Faktor internal seperti kurangnya kesadaran kepada pengemudi Perum DAMRI Cabang Surabaya menjadi kendala bagi Perum DAMRI Cabang Surabaya dalam pelaksanaan hak jaminan kecelakaan kerja, pengemudi merasa bahwa klaim biaya perawatan yang berasal dari BPJS kurang, pengemudi banyak yang mengeluh harus menambah biaya perawatan luka akibat kecelakaan. Selain faktor kesadaran pengemudi, faktor internal lainnya yaitu berupa sistem pengurusan klaim yang masih berasal dari Perum DAMRI Pusat, seperti yang dijelaskan oleh kepala Perum DAMRI Cabang Surabaya,

“Pada saat terjadi kecelakaan mas, pengurusan klaim harus lapor dahulu ke Kantor Pusat, apakah data pengemudi atau karyawan di Kantor Cabang sudah terdaftar di Kantor Pusat atau belum terdaftar, kita dalam hal ini Kantor Cabang Surabaya menunggu konfirmasi dari Kantor Pusat terlebih dahulu.”¹⁷

Kendala yang dihadapi Perum DAMRI Cabang Surabaya dalam pelaksanaan hak Jaminan Kecelakaan Kerja pengemudi yang mengalami kecelakaan dari faktor eksternal menurut Purwanto, S.H. selaku pimpinan Perum DAMRI Cabang Surabaya menyebutkan dari lintas sektor maksudnya dari sektor BPJS selaku penyelenggara jaminan Kecelakaan kerja, Purwanto, S.H. mengatakan.

“Dari Pihak BPJS nya dinilai lambat dalam penanganan klaim biaya pengobatan dan perawatan. Selain lambatnya kinerja juga terkait persyaratan kelengkapan

administrasi itu ribet karena berkaitan dengan Kantor Pusat, jadi ya kita pihak Kantor Cabang Surabaya harus konfirmasi ke Kantor Pusat dulu. Selain itu tentang rujukan rumah sakit, tidak semua rumah sakit melayani dengan klaim biaya dari BPJS, jadi ya repot juga kalau lokasi kecelakaan jauh dari rumah sakit rujukan yang sudah ditunjuk oleh BPJS sendiri.”¹⁸

Kewajiban Perum DAMRI cabang Surabaya setelah pengemudi yang mengalami kecelakaan kerja telah dinyatakan sembuh, Purwanto, S.H. mengatakan akan dipekerjakan kembali secara normal, dan apabila karyawan tersebut meninggal dunia, Perum DAMRI cabang Surabaya akan membantu pengurusan biaya jaminan kematian dan memberikan santunan. Kewenangan Perum DAMRI cabang Surabaya untuk menanggulangi kecelakaan dilingkup pengemudi bus pada Perum DAMRI, Purwanto, S.H. memberikan penjelasan,

“Sejauh ini pihak Perum DAMRI hanya bisa mengambil langkah pencegahan agar tidak terjadi kecelakaan seperti tes kesehatan, memasang spanduk/ poster yang berisikan himbauan keselamatan berlalu lintas dan uji kier pada armada Bus Perum DAMRI Cabang Surabaya.”

Hasil Wawancara dengan Pengemudi Bus Perum DAMRI Cabang Surabaya

Wawancara dilakukan dengan beberapa pengemudi bus dalam kota Perum DAMRI Cabang Surabaya. Wawancara dilakukan di terminal pada saat bus dalam antrian keberangkatan kemudian dilanjutkan dengan wawancara dengan pengemudi lain. Dari hasil wawancara didapatkan informasi sebagai berikut.

Pengemudi bus dalam kota Perum DAMRI Cabang Surabaya dalam mengemudikan kendaraannya dalam sehari membutuhkan waktu 7-8 jam kerja. Selama mengemudikan bus, seluruh pengemudi pasti mengambil waktu untuk beristirahat. Waktu yang dibutuhkan untuk beristirahat tidak lumayan lama, berkisar 1-2 jam menyesuaikan jam parkir pada terminal purabaya jalur keberangkatan dalam kota Surabaya. Setelah sampai terminal tujuan waktu untuk pengemudi kembali ke terminal asal ditentukan oleh mandor. Apabila pengemudi sampai ke terminal tujuan lebih awal maka akan memiliki waktu istirahat lebih banyak, namun ketika pengemudi sampai di terminal tujuan terlambat dari jadwal yang ditentukan maka waktu istirahat pengemudi tersebut akan berkurang. Bapak Hardiyanto

¹⁶ Hasil wawancara kepada Purwanto, S.H. selaku kepala bagian usaha di Kantor Perum Damri Kantor cabang Surabaya, pada hari senin 9 Mei 2016.

¹⁷ Hasil wawancara kepada Purwanto, S.H. selaku kepala di Kantor Perum Damri Kantor cabang Surabaya, pada hari senin 9 Mei 2016.

¹⁸ *Ibid.*

PELAKSANAAN HAK PEKERJA DALAM TERJADI KECELAKAAN KERJA PADA PENGEMUDI PERUM DAMRI KANTOR CABANG SURABAYA.

yang telah mengemudi selama 25 tahun di PERUM DAMRI cabang Surabaya mengatakan,

“Jam kerja di PERUM DAMRI cabang Surabaya itu 1 hari selama 8 jam, setelah itu ada auplosan atau penggantinya, waktu ngetem nunggu jam di jalur itu istirahatnya bisa sampai 2 jam mas karena tidak diburu setoran, selama saya bekerja di PERUM DAMRI cabang Surabaya itu nyetirnya nyantai mas tidak kejar-kejaran seperti bus jurusan luar kota.”¹⁹

Dalam hal ini semua pengemudi yang dijadikan informan mengetahui adanya aturan tentang hak Jaminan Kecelakaan Kerja yang didapatkan pengemudi ketika mengalami kecelakaan. Pengemudi bus yang rata-rata sudah mengemudi selama 15 tahun lebih tidak pernah mendapat kendala yang berarti terkait mendapatkan Hak Jaminan Kecelakaan Kerja yang didapatkan pada saat terjadi kecelakaan dan mengaku banyak mendapatkan manfaat dengan adanya program jaminan kecelakaan kerja. Pengemudi yang bernama Wawan yang mengemudikan bus dalam kota dengan tujuan Terminal bungurasih sampai dengan terminal Tambak Osowilangun mengatakan, dirinya pernah mengalami kecelakaan beruntun di jalan tol Surabaya-Gresik dan mengalami luka dibagian kepala dan kakinya mengalami patah tulang, Perum DAMRI cabang Surabaya langsung memproses dengan menerjunkan tim pengusutan, kemudian Perum DAMRI cabang Surabaya membantu pengurusan klaim jaminan kecelakaan kerja yang diterima dari pihak BPJS semua biaya klaim pengobatan di rumah sakit dibiayai oleh pihak BPJS Ketenagakerjaan.

Pengemudi bus Perum DAMRI cabang Surabaya merasa sangat terbantu dengan adanya Jaminan Kecelakaan Kerja dari pihak Perum DAMRI cabang Surabaya, pengemudi tidak lagi merasa was-was dengan biaya perawatan dan pengobatan ketika terjadi kecelakaan kerja yang menimpa dirinya. Manfaat lainnya yang dirasakan pengemudi yaitu merasakan terlindungi pada saat bekerja mengemudikan bus yang dalam hal ini mengemudikan bus merupakan pekerjaan yang beresiko terjadi kecelakaan kerja.

Dokumentasi.

Dokumentasi digunakan untuk mencatat seluruh hasil percakapan dari narasumber yaitu pengemudi pada PERUM DAMRI dan kepala PERUM DAMRI Kantor cabang Surabaya dan beberapa dokumen yang berkaitan dengan penelitian ini.

Pembahasan

Gambaran umum PERUM DAMRI.

Perum DAMRI merupakan perpanjangan sejarah warisan dari perusahaan angkutan semasa pendudukan Jepang di Indonesia pada kurun tahun sekitar 1943, yaitu dari semulanya bernama Jawa Unyu Zigyosha-sebuah perusahaan angkutan barang dengan truk dan cikar dipulau Jawa serta Zidosha Sokyoku adalah sebuah perusahaan angkutan penumpang bus. Pada saat kemerdekaan Republik Indonesia diproklamasikan pada 17 Agustus 1945 kedua perusahaan angkutan tersebut direbut paksa oleh para pejuang Indonesia dan diserahkan kepada Pemerintah Republik Indonesia yang kemudian mengelolanya dibawah fungsi Departemen Perhubungan. Oleh pemerintah Republik Indonesia, kedua perusahaan angkutan warisan Jepang tersebut diubah namanya menjadi "Djawatan Pengangkutan Untuk Angkutan Barang" dan "Djawatan Angkutan Darat Untuk Angkutan Penumpang". Pada tanggal 25 November 1946, berdasarkan maklumat Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 01/DM/46, kedua perusahaan tersebut disatukan dan diberi nama "Djawatan Angkoetan Motor Republik Indonesia" atau disingkat DAMRI.²⁰

Berdasarkan maklumat tersebut maka fungsi utama DAMRI adalah menyelenggarakan angkutan darat bagi kepentingan masyarakat dengan menggunakan truk, bus serta jenis angkutan motor lainnya. Berdasarkan peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 1984, sebagaimana telah diubah berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor :31 Tahun 2002 status DAMRI diubah menjadi Perusahaan Umum DAMRI dengan lapangan usaha berupa angkutan bus kota, angkutan perintis, angkutan antar wilayah, angkutan wisata serta jenis angkutan lainnya yang dimungkinkan oleh peraturan perundangan yang berlaku.²¹

Dasar hukum yang mengatur hubungan kerja antara PERUM DAMRI sebagai pengusaha dan karyawan adalah perjanjian kerja bersama (PKB) yang dibuat dan disahkan pada tahun 2012, PKB tersebut berlaku hingga sekarang. Status karyawan PERUM DAMRI kantor cabang Surabaya berdasarkan pasal 12 PKB tahun 2012 – 2014 adalah sebagai berikut : karyawan Tetap, karyawan Tidak Tetap, karyawan dipekerjakan.

PKB 2012 tersebut juga tertulis aturan tentang jaminan sosial terdapat dalam pasal 42 ayat (1) tentang jaminan sosial tenaga kerja yang isinya pengusaha wajib

¹⁹ Hasil wawancara kepada bapak Hardiyanto selaku pengemudi bus dalam kota di Kantor Perum Damri Kantor cabang Surabaya, pada hari senin 9 Mei 2016.

²⁰ Selamat datang di Perum Damri, Sejarah Singkat. Diakses dari website www.damri.co.id/tentang-perusahaan/sejarah. pada 15 Mei 2016 pukul 22:14 Wib.

²¹ *Ibid.*

PELAKSANAAN HAK PEKERJA DALAM TERJADI KECELAKAAN KERJA PADA PENGEMUDI PERUM DAMRI KANTOR CABANG SURABAYA.

mengikutsertakan karyawan dalam program Jaminan Sosial Tenaga Kerja baik melalui PT. Jamsostek maupun lembaga lain, meliputi : Jaminan Pemeliharaan Kesehatan, Jaminan Kecelakaan Kerja, Jaminan Kematian, Jaminan Hari Tua.

Pelaksanaan hak pekerja dalam hal terjadi kecelakaan kerja pada Pengemudi Bus PERUM DAMRI ditinjau dari Pasal 99 UU No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.

Pada UU No.13 Tahun 2003 sebagai UU pokok ketenagakerjaan telah di jelaskan hak buruh/pekerja untuk memperoleh kesejahteraan. Kesejahteraan tersebut tertulis dalam pasal 99 UU No. 13 Tahun 2003, yang menjelaskan bahwa, Setiap pekerja/buruh dan keluarganya berhak untuk memperoleh jaminan sosial tenaga kerja, jaminan sosial tenaga kerja sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pengertian jaminan sosial tercantum dalam UU NO. 24 Tahun 2011 tentang Badan Penyelenggara Jaminan Sosial sebagai peraturan pelaksana dari pasal 99 UU NO. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. Menurut UU No. 24 tahun 2011 Tentang BPJS, jaminan sosial adalah salah satu bentuk perlindungan sosial untuk menjamin seluruh rakyat agar dapat memenuhi kebutuhan dasar hidupnya yang layak.

Secara teoritis ada tiga jenis perlindungan kerja, yaitu sebagai berikut : Perlindungan sosial, yaitu perlindungan yang berkaitan dengan usaha kemasyarakatan, yang memungkinkan pekerja/buruh mengenyam dan mengembangkan kehidupannya sebagaimana manusia pada umumnya, dan khususnya sebagai anggota masyarakat dan anggota keluarga. Perlindungan sosial disebut juga dengan kesehatan kerja. Perlindungan teknis, yaitu jenis perlindungan yang berkaitan dengan usaha-usaha untuk menjaga agar pekerja/buruh terhindar dari bahaya kecelakaan yang di timbulkan oleh alat-alat kerja atau bahan yang dikerjakan. Perlindungan ini lebih sering disebut sebagai keselamatan kerja, perlindungan ekonomis, yaitu jenis perlindungan yang berkaitan dengan usaha-usaha untuk memberikan kepada pekerja/buruh suatu penghasilan yang cukup untuk memenuhi kebutuhannya sehari-hari baginya dan keluarganya, termasuk dalam hal pekerja/buruh tidak mampu bekerja karena sesuatu di luar kehendaknya. Perlindungan jenis ini bisanya disebut jaminan sosial.²²

Dasar masalah kecelakaan kerja ini mengacu pada UU No.24 Tahun 2011 tentang Badan

Penyelenggara Jaminan Sosial sebagai undang-undang pelaksana dari UU No.13 Tahun 2003. Berdasarkan UU No.24 Tahun 2011 ini dibentuk Badan Penyelenggara Jaminan Sosial dimana pada pasal 5 ayat (2) huruf b BPJS yang dimaksud adalah BPJS ketenagakerjaan. BPJS ketenagakerjaan menyelenggarakan beberapa program yang salah satunya adalah jaminan kecelakaan kerja seperti yang tertulis pada pasal 6 ayat (2) huruf a dan pasal 9 ayat (2) UU No.24 tahun 2011 tentang BPJS.

Perjanjian kerja bersama tahun 2012 yang dibuat oleh PERUM DAMRI Pusat juga berlaku di PERUM DAMRI kantor cabang Surabaya menjadi acuan pelaksanaan hak jaminan kecelakaan kerja semua karyawan PERUM DAMRI cabang Surabaya. Status pengemudi pada PERUM DAMRI sebagai karyawan PERUM berdasarkan pasal 87 ayat (1) UU No. 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara (BUMN), karyawan BUMN merupakan pekerja BUMN yang pengangkatan, pemberhentian, kedudukan, hak dan kewajibannya ditetapkan berdasarkan perjanjian kerja bersama sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dibidang ketenagakerjaan. Sebagai salah satu BUMN yang merupakan obyek dari pasal 1 ayat 6 UU No.13 tahun 2003, PERUM DAMRI sudah melakukan ketentuan terkait jaminan kecelakaan kerja

Faktanya berdasarkan hasil wawancara dengan kepala PERUM DAMRI kantor Cabang Surabaya didapatkan penjelasan bahwa semua karyawan PERUM DAMRI Kantor cabang Surabaya yang termasuk didalamnya adalah pengemudi bus mendapatkan hak jaminan kecelakaan kerja. Pengemudi akan mendapatkan hak jaminan kecelakaan kerja sebagai perlindungan yaitu ketika pengemudi tersebut berangkat dari rumah hingga pada saat kembali kerumah, artinya ketika pengemudi berangkat kerja dari tempat tinggalnya menuju garasi PERUM DAMRI kantor cabang Surabaya dan melakukan pekerjaannya yaitu mengemudikan bus PERUM DAMRI Kantor cabang Surabaya hingga sampai selesai melakukan pekerjaannya dan perjalanan kembali menuju tempat tinggalnya., tetapi kepala PERUM DAMRI kantor cabang Surabaya dalam penjelasannya terkait hak jainan kecelakaan kerja menjelaskan bahwa pengemudi atau karyawan tidak mendapat hak jaminan kecelakaan kerja apabila mengalami kecelakaan kerja terjadi diluar ketentuan-ketentuan hak jaminan kecelakaan kerja sebagaimana yang telah ditentukan oleh PERUM DAMRI kantor cabang Surabaya, ketentuan tersebut meliputi lokasi kecelakaan kerja, maksudnya apabila pengemudi tersebut mengalami kecelakaan pada saat berangkat kerja atau pulang kerja tidak sesuai dengan jalur yang dilaluinya, misalnya tempat tinggal pengemudi berada di Sidoarjo tetapi mengalami kecelakaan di daerah Malang hal tersebut tidak sesuai

²² R.Bambang Joni. S., 2013, *Hukum Ketenagakerjaan*, Pustaka Setia, Bandung, hlm 265

PELAKSANAAN HAK PEKERJA DALAM TERJADI KECELAKAAN KERJA PADA PENGEMUDI PERUM DAMRI KANTOR CABANG SURABAYA.

dengan jalur perjalanan menuju kantor atau garasi tempat ia bekerja. Contoh lain pengemudi mengalami kecelakaan pada saat mengemudikan bus dan lokasi kecelakaan yang tidak sesuai dengan trayek yang dilalui, misalnya pengemudi tersebut mengemudikan bus PERUM DAMRI dengan trayek Terminal Purabaya Bungurasih sampai dengan Pelabuhan Ujung Tanjung Perang, trayek yang dilalui Terminal Purabaya Bungurasih – Jl. Raya A. Yani – Jl. Raya Darmo – Jl. Tunjungan – Jl. Raya Blauran – Tugu Pahlawan – Jl. Raya Kemayoran – Jl. Raya Perak – Pelabuhan Ujung Tanjung Perak Surabaya, dan mengalami kecelakaan di Jalan Tol Surabaya – Gresik maka pengemudi tersebut tidak mendapat hak jaminan kecelakaan kerja menyangkut regulasi yang ditetapkan PERUM DAMRI Kantor cabang Surabaya.

Fakta selanjutnya yang dijelaskan oleh kepala PERUM DAMRI Kantor cabang Surabaya pada saat wawancara, yaitu terkait nominal premi yang harus dibayarkan kepada pihak BPJS oleh PERUM DAMRI Kantor cabang Surabaya untuk iuran hak jaminan kecelakaan kerja sebagai perlindungan karyawan atau pengemudi PERUM DAMRI Kantor Cabang Surabaya, Kepala PERUM DAMRI Kantor cabang Surabaya mengaku tidak mengetahui jumlah nominal tersebut karena kewenangan PERUM DAMRI Kantor Pusat. Tetapi Kepala ERUM DAMRI Kantor cabang Surabaya memberikan keterangan besar nomila iuran prei sesuai standart yang telah ditetapkan Undang-undang di Indonesia.

Kendala yang dihadapi oleh PERUM DAMRI Kantor cabang Surabaya dalam pelaksanaan hak jaminan kecelakaan kerja pengemudi apabila terjadi kecelakaan kerja.

Kendala yang dihadapi oleh Perum DAMRI Cabang Surabaya dalam pelaksanaan hak jaminan kecelakaan kerja pengemudi apabila terjadi kecelakaan kerja, yaitu faktor internal dan eksternal, faktor internal antara lain sarana atau fasilitas, sedangkan untuk faktor eksternal antara lain faktor pihak-pihak yang terkait dengan jaminan kecelakaan kerja serta faktor kebudayaan.

Faktor internal yaitu sarana atau fasilitas disebabkan karena tidak adanya alat atau sarana untuk mempermudah pihak Perum DAMRI dalam pelaksanaan memberikan hak jaminan kecelakaan kerja pada pengemudi ketika sewaktu-waktu mengalami kecelakaan. Apabila terjadi kecelakaan sewaktu-waktu pihak Perum DAMRI cabang Surabaya harus melaporkan ke Perum DAMRI Pusat, sedangkan untuk fasilitas Perum DAMRI Cabang Surabaya belum mempunyai fasilitas khusus untuk mempermudah pengemudi mendapatkan hak jaminan kecelakaan kerja ketika terjadi kecelakaan kerja.

Faktor eksternal yaitu pihak-pihak yang terkait dengan jaminan kecelakaan kerja dan kebudayaan, maksudnya pihak-pihak yang terkait dengan jaminan kecelakaan kerja adalah pihak BPJS ketenagakerjaan menjadi kendala pihak Perum DAMRI Cabang Surabaya dalam pelaksanaan hak jaminan kecelakaan kerja yang dialami oleh pengemudinya dapat dilihat dari hasil wawancara kepada bapak Purwanto, S.H. selaku pimpinan PERUM DAMRI Cabang Surabaya, beliau mengatakan,

“Kendalanya dari faktor eksternal itu dari pihak BPJS Ketenagakerjaannya sendiri mas, karena proses klaim biaya jaminan kecelakaan kerja yang menjadi hak pengemudi yang mengalami kecelakaan tidak bisa cepat mas, harus ada prosedur yg dijalankan, makanya itu pengemudi yang mengalami kecelakaan harus mendapatkan fasilitas yang seadanya dulu, baru setelah proses klaim dari pihak BPJS Ketenagakerjaan selesai akan mendapatkan fasilitas yang sesuai dengan golongannya, belum lagi kalau rumah sakit yang dekat dengan lokasi kecelakaan kadang-kadang tidak ditunjuk oleh pihak BPJS untuk memberikan fasilitas jaminan kecelakaan kerja.”²³

Keterangan dari bapak Purwanto, S.H. juga sama dengan keterangan yang disampaikan oleh pengemudi yang bernama bapak andik, beliau mengatakan bahwa pihak BPJS yang menjadi kendala saat proses klaim hak jaminan kecelakaan kerja, misalnya rumah sakit yang menjadi rujukan pihak BPJS terkadang jauh dari lokasi kecelakaan dan peserta BPJS kurang mendapatkan pelayanan yang maksimal. Keterangan yang sama juga diberikan oleh pengemudi PERUM DAMRI cabang Surabaya saat diwawancarai sebagai informan.

Faktor kebudayaan datang dari pengemudi Perum DAMRI Cabang Surabaya berupa adanya keinginan untuk mendapatkan penghasilan lebih, sehingga secara tidak langsung menjadikan pengemudi tersebut lupa akan kewajibannya untuk mentaati aturan yang ada. Dalam aturan UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ telah diatur tata tertib berlalu lintas untuk mengurangi risiko kecelakaan lalu lintas. Namun pada kenyataannya banyak pengemudi bus dalam kota Perum DAMRI cabang Surabaya yang mengemudikan bus tidak sesuai dengan aturan tersebut. Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengemudi disebabkan faktor lemahnya kesadaran hukum pengemudi tentang pentingnya mentaati aturan tentang lalu lintas. Bapak Andik selaku pengemudi bus dalam kota PERUM DAMRI cabang Surabaya mengatakan,

²³ Hasil wawancara kepada Purwanto, S.H. selaku kepala bagian usaha di Kantor Perum Damri Kantor cabang Surabaya, pada hari senin 9 Mei 2016.

PELAKSANAAN HAK PEKERJA DALAM TERJADI KECELAKAAN KERJA PADA PENGEMUDI PERUM DAMRI KANTOR CABANG SURABAYA.

“Teman-teman itu masih banyak mas yang kurang memahami tentang tertib berlalu lintas, masih banyak yang memacu bus diluar batas kecepatan kendaran saat melaju dijalanan kota Surabaya dan sering melanggar marka jalan, belum lagi kalau teman-teman itu yang kerjanya terlalu keras jarang mengambil jatah liburnya sehingga mengalami kecapekan demi mendapatkan penghasilan lebih, kalau terlalu capek kan bisa mengganggu konsentrasi waktu nyetir bus mas.”²⁴

Upaya yang dilakukan PERUM DAMRI Kantor cabang Surabaya apabila terjadi kecelakaan kerja pada pengemudi.

Dari hasil wawancara dengan bapak Purwanto, S.H. selaku kepala Perum DAMRI Cabang Surabaya bahwa pihaknya segera melakukan investigasi dengan cara menerjunkan staf kecelakaan yang biasanya disebut tim pengusutan Perum DAMRI Cabang Surabaya guna menyelidiki dan mengevakuasi korban kecelakaan salah satunya adalah pengemudi bus Perum DAMRI Cabang Surabaya, setelah itu segera memberi kan pertolongan dengan membawa ke rumah sakit terdekat dengan lokasi kecelakaan. Setelah pengemudi mendapat perawatan di rumah sakit, pihak dari Perum DAMRI Cabang Surabaya membantu pengurusan jaminan kecelakaan kerja, pihak Perum DAMRI cabang Surabaya melaporkan ke Perum DAMRI Pusat tentang data diri dari karyawan yang sedang mengalami kecelakaan kerja tersebut, setelah mendapat balasan dari Perum DAMRI Puat dilanjutkan dengan membantu mengurus administrasi dengan cara mengisi form BPJS Ketenagakerjaan 3 (laporan kecelakaan tahap 1) dan mengirimkan pada pihak BPJS Ketenagakerjaan. Mengantisipasi kendala yang dihadapi pihak Perum DAMRI Cabang Surabaya yang berkaitan dengan kinerja BPJS Ketenagakerjaan, PERUM DAMRI cabang Surabaya memberikan pengertian kepada pihak BPJS Ketenagakerjaan untuk segera menyelesaikan dan mempermudah proses administrasi klaim biaya perawatan kecelakaan sebagai hak jaminan kecelakaan kerja yang diterima oleh pengemudi yang mengalami kecelakaan.

Setelah membantu proses administrasi klaim jaminan kecalakaan kerja, pihak Perum DAMRI Cabang Surabaya melakukan pengecekan armada bus yang mengalami kecelakaan dan membuktikan penyebab terjadinya kecelakaan tersebut. Seperti yang telah disampaikan Purwanto, S.H. selaku kepala Perum DAMRI Cabang Surabaya,

“Setelah terjadi kecelakaan ada bagian pihak dari Perum DAMRI Cabang Surabaya yang akan melakukan pengecekan armada bus yang mengalami kecelakaan, pengecekan tersebut dilakukan oleh tim pengusutan atau tim kecelakaan guna untuk memutuskan faktor yang menjadi penyebab kecelakaan pada armada bus tersebut.”²⁵

Proses tersebut pihak Perum DAMRI Cabang Surabaya dibantu oleh pihak terkait untuk mendapatkan hasil yang pasti terkait faktor yang menjadi penyebab kecelakaan tersebut hal itu dapat berpengaruh terhadap pengemudi bus yang mengalami kecelakaan kerja akan terbebas dari biaya klaim atau menanggung klaim perbaikan akibat kecelakaan.

Kesimpulan.

Dalam hasil penelitian dan pembahasan yang telah diuraikan dalam bab III dapat diambil simpulan sebagai berikut : Pelaksanaan hak pekerja dalam hal terjadi kecelakaan kerja pada Pengemudi Bus PERUM DAMRI sudah sesuai dengan UU No. 24 Tahun 2011 tentang Badan Penyelenggara Jaminan Sosial sebagai UU pelaksana dari UU No. 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan. Hal ini berdasarkan PP No 31 tahun 2002 tentang Perum DAMRI dan PKB 2012. Kendala yang dihadapi oleh Perum DAMRI cabang Surabaya berasal dari 2 faktor, yaitu: Faktor eksternal, lambatnya proses administrasi terkait klaim biaya jaminan kecelakaan kerja dari pihak BPJS Ketenagakerjaan serta tidak adanya sarana yang mendukung untuk mempercepat proses tersebut, rumah sakit yang ditunjuk oleh pihak BPJS kurang luas dan hanya rumah sakit tertentu, sehingga untuk penanganan pada saat terjadi kecelakaan kurang maksimal, Faktor internal, lemahnya kesadaran hukum dari pengemudi untuk mentaati aturan lalu lintas yang bisa mengakibatkan kecelakaan pada saat bekerja mengemudikan bus atau pada saat berangkat dan pulang bekerja, Perum DAMRI cabang Surabaya harus melaporkan terlebih dahulu ke Perum DAMRI Pusat apabila terjadi kecelakaan kerja pada karyawannya, termasuk pengemudinya. Hal ini mengakibatkan pengemudi yang mengalami kecelakaan harus menunggu untuk konfirmasi klaim hak jaminan kecelakaan kerja.

Sejauh ini pihak Perum DAMRI Cabang Surabaya hanya bisa melakukan upaya preventif untuk mengatasi kendala yang timbul pada saat terjadi kecelakaan yang mengakibatkan pengemudi kurang maksimal dalam mendapatkan hak jaminan kecelakaan kerja. Upaya

²⁴ Hasil wawancara kepada bapak Hardiyanto selaku pengemudi bus dalam kota di Kantor Perum Damri Kantor cabang Surabaya, pada hari senin 9 Mei 2016.

²⁵ Hasil wawancara kepada Purwanto, S.H. selaku kepala bagian usaha di Kantor Perum Damri Kantor cabang Surabaya, pada hari senin 9 Mei 2016.

PELAKSANAAN HAK PEKERJA DALAM TERJADI KECELAKAAN KERJA PADA PENGEMUDI PERUM DAMRI KANTOR CABANG SURABAYA.

preventif yang dilakukan berupa memberikan pengertian kepada pihak BPJS Ketenagakerjaan untuk lebih memaksimalkan kinerja dalam hal proses administrasi hak jaminan kecalakaan kerja, memberi usul kepada direksi PERUM DAMRI Pusat terkait aturan tentang kepesertaan karyawan dalam hal ini pengemudi untuk membuat kebijakan baru serta melakukan uji kir secara berkala terhadap armada bus Perum DAMRI Cabang Surabaya untuk mengurangi risiko terjadinya kecelakaan kerja yang dialami pengemudi Perum DAMRI Cabang Surabaya.

Saran

Dengan hasil penelitian tersebut maka saran yang diperlukan adalah Pihak BPJS Ketenagakerjaan lebih memperdulikan pelayanan dalam hal klaim hak jaminan kecelakaan kerja. Pihak BPJS Ketenagakerjaan perlu melengkapi sarana yang mendukung untuk meningkatkan pelayanan, perlunya dilakukan sosialisasi hukum oleh Perum DAMRI Cabang Surabaya dan BPJS Ketenagakerjaan kepada pengemudi terkait pelayanan hak jaminan kecelakaan kerja, hak jaminan kecelakaan kerja pengemudi pada perusahaan penyedia jasa angkutan umum perlu dilakukan penataan ulang sesuai dengan UU No. 24 Tahun 2011 tentang Badan Penyelenggara Jaminan Sosial yang bertujuan memberikan rasa aman kepada pengemudi pada saat bekerja mengemudikan bus.

DAFTAR PUSTAKA

Buku Literatur

- Agusmida. 2010. *Hukum Ketenagakerjaan Dinamika dan Teori*. Medan: Ghalia Indonesia.
- Bambang. R.Joni, 2013. *Hukum Ketenagakerjaan*. Bandung: Pustaka Setia.
- Fajar Mukti dan Achmad Yulianto. 2015. *Dualisme Penelitian Hukum NORMATIF dan EMPIRIS*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Iman, Soepomo. 1985. *Pengantar Hukum Perburuhan*. Jakarta: Djambatan
- Mahmud Marzuki. Peter. 2014. *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Maimun. 2005. *Hukum Ketenagakerjaan, Suatu Pengantar*. Jakarta: PT Pradnya Paramita.
- Mulhadi. 2010. *Hukum Perusahaan, Bentuk-bentuk Badan Usaha di Indonesia*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Muhammad, Abdulkadir. 2004, *Hukum Dan Penelitian Hukum*. Bandar Lampung: PT Citra Aditya Bakti.
- Pratama, bagus, Aditya. 2015. *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*. Surabaya: Afifa Media.
- Rahayu, Hartini. 2012. *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Malang: Citra Mentari.

- Ramli, Lanny. 2008, *Hukum ketenagakerjaan*. Surabaya: AUP
- Sutedi, Adrian. 2011. *Hukum Perburuhan*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Sugiono, 2010. *Metode Penelitian Bisnis*. Bandung: PT Alfabeta.
- Waluyo. Bambang. 1996. *Penelitian Hukum Dalam Praktek*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Wijayanti, Asri. 2009. *Hukum Ketenagakerjaan Pasca Reformasi*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Yustisia, Tim Visi. 2014. *Panduan Resmi Memperoleh Jaminan Sosial dari BPJS Ketenagakerjaan, Jaminan Hari Tua, Jaminan Kecelakaan Kerja, Jaminan Kematian, dan Jaminan Pensiun*. Jakarta: Visi Media.

WEBSITE

- Dirjen Perhubungan darat, data dan infomasi. Diakses dari website www.hubdat.dephub.go.id/data-a-informasi/pdda/tahun-2014/download. Pada 22 November 2014, jam 20:00 wib.
- Badan Pusat Statistik, tabel pengguna kendaraan. Diakses dari website www.bps.go.id/tab_sub/tabel-pengguna-kendaraan. Pada 22 November 2014, jam 20:00 wib.
- Badan Pusat Statistik Kota Surabaya, Arus Kendaraan dan Penumpang yang Datang dan Berangkat menurut Jenis Kendaraan Melalui Terminal Purabaya 2008-2014, diakses dari website: www.surabayakota.bps.go.id/Beranda/Transportasi/Arus-Kendaraan-dan-Penumpang-yang-Datang-dan-Berangkat-menurut-Jenis-Kendaraan-Melalui-Terminal-Purabaya-melalui-Terminal-Surabaya-pada-Tahun-2008-2014. Pada 1 April Tahun 2016, jam 22:12 Wib.
- Selamat datang di Perum Damri, Sejarah Singkat. Diakses dari website www.damri.co.id/tentang-perusahaan/sejarah. pada 15 september 2014 pukul 04:14 Wib.
- Selamat Datang Di Perum Damri, Visi dan Misi. Diakses dari website www.damri.co.id/tentang-perusahaan/visi-dan-misi. pada 15 september 2014, pada pukul 04:14 Wib.
- BPJS Ketenagakerjaan, Sejarah. Diakses dari www.bpjsketenagakerjaan.go.id/page/profil/sejarah. pada tanggal 3 oktober 2014, pukul 02:34 Wib.

PERUNDANG-UNDANGAN

- Undang-undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. Lembaran Negara republik Indonesia tahun 2003 Nomor 39. Tambahan Lembaran Negara republik Indonesia Nomor 4279.

*PELAKSANAAN HAK PEKERJA DALAM TERJADI KECELAKAAN KERJA PADA PENGEMUDI
PERUM DAMRI KANTOR CABANG SURABAYA.*

Undang-undang Nomor 24 tahun 2011 tentang Badan Penyelenggara Jaminan Sosial. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 116. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5256.

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025.

Perturan Pemerintah Nomor 31 tahun 2002 tentang PERUM DAMRI.



UNESA
Universitas Negeri Surabaya