

**PENGATURAN WAKTU KERJA DAN WAKTU ISTIRAHAT
BAGI PENGEMUDI KENDARAAN UMUM
ANTAR KOTA**

*(Tinjauan Terhadap
Pengaturan Penyimpangan Waktu Kerja dan Penggantian Pengemudi)*

Oleh : SENDRA UTAMI

A. PENDAHULUAN

Latar Belakang Masalah

Pembangunan nasional dilaksanakan dalam rangka pembangunan manusia Indonesia seutuhnya guna mewujudkan masyarakat yang sejahtera, adil dan makmur baik materil maupun spiritual berdasarkan Pancasila dan Undang-undang Dasar 1945. Implementasi pembangunan nasional telah menempatkan tenaga kerja dalam peranan dan kedudukan yang sangat strategis sebagai subyek dan obyek pembangunan, sehingga diperlukan pembangunan yang dapat meningkatkan kualitas, kemampuan, kontribusi tenaga kerja serta perlindungan hak dan kepentingannya.

Pembangunan nasional di bidang ketenagakerjaan mengacu kepada Pasal 27 ayat (2) UUD 1945 yang mengatur "Setiap warganegara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan". Ketentuan tersebut mengarahkan pada penentuan kebijakan nasional dan pengaturan di bidang ketenagakerjaan di Indonesia yang dilakukan secara terencana dan bertahap.

Kebijakan tersebut didukung dengan diberlakukannya Undang-undang Nomor 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan yang menekankan pentingnya pemerintah memenuhi hak-hak pekerja serta melindungi keselamatan, kesehatan, kesusilaan, pemeliharaan moril serta perlakuan tenaga kerja sesuai dengan harkat

dan martabatnya yang dalam penerapan kebijakan dan pengawasannya mengacu kepada norma peraturan perundang-undangan ketenagakerjaan. Perlindungan tersebut dimaksudkan untuk menjamin hak-hak dasar tenaga kerja dan menjamin kesamaan kesempatan serta perlakuan tanpa diskriminasi untuk mewujudkan kesejahteraan pekerja dan keluarganya dalam rangka terciptanya hubungan industrial yang berasas keadilan guna menciptakan ketenangan berkerja dan berusaha.

Salah satu bentuk perlindungan bagi tenaga kerja adalah perlindungan terhadap waktu kerja dan waktu istirahat sebagaimana diatur dalam Pasal 77 sampai dengan Pasal 85 Undang-undang Nomor 13 tahun 2003. Pengaturan tersebut dimaksudkan sebagai upaya perlindungan agar pekerja dapat mempergunakan waktu tersebut untuk mempertahankan derajat kesehatan fisik dan moril, memperoleh kesempatan pengembangan sosial serta peningkatan sosial ekonomi.

Di sisi lain pengaturan waktu kerja dan waktu istirahat dimaksud masih mengecualikan beberapa sektor usaha atau pekerjaan tertentu dengan kata lain pengaturan waktu kerja dan istirahat bagi sektor tertentu masih mengacu kepada ketentuan umum dalam undang-undang ketenagakerjaan atau diatur dalam peraturan perundang-undangan lainnya. Hal tersebut tercermin dalam Pasal 77 ayat (3) Undang-undang Nomor 13 Tahun 2003 yang mengatur bahwa ketentuan waktu kerja dan waktu istirahat

sebagaimana diatur dalam undang-undang ini tidak berlaku bagi sektor usaha atau pekerjaan tertentu misalnya pekerjaan di pengeboran minyak lepas pantai, sopir angkutan jarak jauh, penerbangan jarak jauh, pekerjaan di kapal (laut) atau penebangan hutan, namun akan diatur lebih lanjut melalui Keputusan Menteri.

Berbeda dengan pengaturan mengenai waktu kerja dan waktu istirahat untuk sektor usaha pertambangan di daerah tertentu yang telah dituangkan dalam Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi R.I Nomor Kep-234/MEN/ /2003 tentang Waktu Kerja dan Istirahat Pada Sektor Usaha Energi Dan Sumber Daya Mineral Pada Daerah Tertentu, khusus untuk waktu kerja dan istirahat di sektor usaha atau pekerjaan transportasi sampai saat ini belum ada pengaturan lebih lanjut dalam bentuk Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi R.I sebagaimana diatur dalam Pasal 77 ayat (4).

Kondisi tersebut menggambarkan sikap kehati-hatian Pemerintah dalam hal ini Departemen Tenaga Kerja dan Transmigrasi R.I selaku pembuat kebijakan (regulator) di bidang ketenagakerjaan, mengingat sektor usaha transportasi sendiri telah memiliki beberapa peraturan perundang-undangan teknis yang dituangkan dalam Undang-Undang Nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Jalan, Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan dan Undang-Undang Nomor 21 tahun 1992 tentang Pelayaran, sehingga dalam pengaturan waktu kerja dan waktu istirahat tidak boleh bertentangan dengan ketentuan tersebut.

Undang-undang Nomor 14 tahun 1992 melalui peraturan pelaksanaannya yang dituangkan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 44 tahun 1993 tentang Kendaraan dan pengemudi telah mengatur secara tegas mengenai waktu kerja dan istirahat untuk

pengemudi kendaraan umum di darat.

Namun pengaturan mengenai penyimpangan waktu kerja dan penggantian pengemudi kendaraan umum antar kota telah dilimpahkan kepada instansi yang bertanggung jawab di bidang ketenagakerjaan.

Konsekuensi logis dari kondisi tersebut berbuntut pada kesulitan bagi instansi yang bertanggungjawab di bidang ketenagakerjaan di tingkat propinsi, kabupaten/kota itu sendiri dalam menerapkan ketentuan tersebut dan menyelesaikan permasalahan yang timbul berkaitan dengan hal tersebut mengingat peraturan pelaksana yang dilimpahkan tersebut belum diatur, yang pada akhirnya akan berpengaruh pula terhadap penentuan kebijakan ketenagakerjaan di tingkat pusat.

Menyikapi hal tersebut sudah sepatutnya perlindungan terhadap waktu kerja dan waktu istirahat di sektor usaha transportasi tersebut menjadi suatu bahan pemikiran dan pendorong yang prioritas bagi Departemen Tenaga Kerja dan Transmigrasi R.I. Untuk itu dapat segera menerbitkan peraturan pelaksana waktu kerja dan waktu istirahat di sektor usaha atau pekerjaan transportasi yang dituangkan dalam Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi. Hal itu mengingat bahwa dewasa ini penggunaan tenaga kerja untuk kendaraan umum antar kota sangat signifikan dan rentan terhadap permasalahan di bidang ketenagakerjaan. Departemen Tenaga Kerja dan Transmigrasi R.I senantiasa melakukan koordinasi lintas sektoral dengan Departemen Perhubungan yang bertanggungjawab di bidang transportasi untuk menyatukan persepsi dan tindakan dalam upaya pengaturan waktu kerja dan waktu istirahat untuk sektor transportasi umumnya dan pengaturan penyimpangan waktu kerja dan penggantian pengemudi kendaraan umum antar kota pada khususnya.

Permasalahan

Berdasarkan uraian tersebut diatas, maka permasalahan yang dihadapi dalam pengaturan waktu kerja dan istirahat untuk pengemudi kendaraan antar kota dapat dijabarkan sebagai berikut :

- a. Bagaimana pendelegasian kewenangan kepada Departemen Tenaga Kerja dan Transmigrasi R.I dalam pengaturan waktu kerja dan waktu istirahat untuk pengemudi kendaraan antar kota ?
- b. Apakah yang menjadi kewenangan Departemen Tenaga Kerja dan Transmigrasi R.I dalam pengaturan waktu kerja dan waktu istirahat untuk pengemudi kendaraan antar kota ?
- c. Permasalahan yang dihadapi dalam pengaturan waktu kerja dan waktu istirahat untuk pengemudi kendaraan antar kota dan langkah-langkah dalam menyelesaikan masalah ?

1. TINJAUAN UMUM

Transportasi Darat

Pengertian transportasi berasal dari kata Latin yaitu *transportare* dimana *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Transportasi berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya.

Berdasarkan uraian tersebut, maka dapat didefinisikan bahwa transportasi adalah usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya.

Transportasi dapat dikualifikasikan dari sudut jalan atau permukaan jalan yang digunakan, alat angkutan yang dipakai dan tenaga penggerak yang digunakan, sebagai berikut (Kamaluddin, Rustian, 2003 : 18)

1. Transportasi Darat atau Land Transport

- a. Transpor Jalan Raya, meliputi transpor yang menggunakan alat angkutan berupa manusia, binatang, pedati andong, sepeda, sepeda motor, beca, bus, truk, dan kendaraan bermotor lainnya.
- b. Transpor Jalan Rel, merupakan alat angkutan berupa kereta api, yang terdiri atas lokomotif, gerbong (kereta barang), dan kereta penumpang.

2. Transportasi Melalui Air

- a. Transpor Air Pedalaman (*inland transport*), menggunakan alat angkutan berupa sampan, kano, motor boat dan kapal.
- b. Transpor Laut (*ocean transport*), digunakan alat angkutan perahu, kapal api/uap, dan kapal mesin.

3. Transportasi Udara (*air transport*), menggunakan pesawat udara.

Kebijakan dan program pembangunan transportasi nasional merupakan bagian dalam pembangunan nasional, mengingat sarana dan prasarana transportasi berperan sebagai pendukung kegiatan ekonomi dan berfungsi untuk menyediakan jasa pelayanan bagi arus pergerakan orang dan barang khususnya dalam distribusi barang dan jasa dari sumber bahan baku ke tempat produksi serta ke lokasi pemasarannya baik di tingkat lokal, regional, nasional maupun internasional.

Kebijakan pembangunan transportasi nasional dituangkan dalam kebijakan pengembangan sektor transportasi SISTRANAS (Sistem Transportasi Nasional) yang ditujukan untuk menciptakan sistem transportasi yang efektif dan efisien yang mampu menciptakan sistem transportasi yang cukup sesuai dengan penyebaran jaringannya

ke seluruh daerah dan tempat yang memerlukan jasa pelayanan tersebut dan terjangkau oleh daya beli masyarakat dengan melibatkan berbagai instansi.

Untuk mencapai daya guna dan hasil guna yang optimal diperlukan pengaturan dan pembinaan sistem transportasi secara terpadu, menyeluruh dan berkesinambungan yang melibatkan berbagai pihak.

Hal ini dapat dicapai jika kegiatan pengaturan dan pembinaan pada masing-masing instansi pemerintah tersebut terkoordinasi secara utuh, tertib, teratur dan sinergis antara satu dengan lainnya tanpa mengurangi tugas dan tanggung jawab masing-masing instansi sebagai unsur pendukung.

Salah satu kegiatan pokok pembangunan transportasi yang dituangkan dalam SISTRANAS yaitu, peningkatan sistem pelayanan melalui perbaikan sistem data dan informasi, *sistem standar teknis prasarana dan sarana transportasi yang didukung oleh kemampuan dan profesionalisme baik secara teknis dan ekonomis* dalam sistem pelayanan angkutan, desain, konstruksi serta pemeliharaan dan pengelolaan sarana dan prasarana transportasi. Kebijakan tersebut perlu didukung dengan kemampuan dan profesionalisme teknis dari tenaga kerja pelaku transportasi tersebut dalam hal ini adalah pengemudi dan awaknya untuk transportasi darat, nakhoda dan anak buah kapal untuk transportasi laut serta *pilot/co pilot* dan pramugara/pramugari untuk transportasi udara. Salah satu usaha menciptakan tenaga kerja pelaku transportasi yang profesional adalah melalui penciptaan pengaturan waktu kerja dan waktu istirahat. Yang dimaksudkan sebagai upaya perlindungan terhadap keselamatan dan kesehatan serta perlindungan kehidupan sosial bagi tenaga kerja pelaku transportasi itu sendiri.

Pengaturan secara yuridis untuk sektor transportasi telah dipilah ke dalam beberapa peraturan perundang-undangan, meliputi Undang-undang Nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Undang-Undang Nomor 15 tahun 1992 tentang Penerbangan dan Undang-undang Nomor 21 tahun 1992 tentang Pelayaran dan Undang-undang Perkeretapiian. Adapun maksud pengaturan tersebut untuk menunjukkan peranan dan tanggung jawab pemerintah di bidang angkutan

Berdasarkan klasifikasi transportasi sebagaimana telah disinggung diatas, dalam penulisan ini penulis berfokus pada **transportasi jalan raya** dengan titik permasalahan **waktu kerja dan istirahat serta penggantian pengemudi kendaraan umum antar kota**.

Transportasi jalan raya merupakan kebutuhan fundamental bagi kehidupan manusia, mengingat kebutuhan dasar angkutan dapat diisi oleh transportasi jalan raya sendiri. Unsur-unsur dalam angkutan jalan raya meliputi:

- a. Jalan atau jalan raya;
- b. Kendaraan bermotor;
- c. Tenaga penggerak.

Pengaturan dalam bidang angkutan darat khususnya angkutan jalan raya oleh pemerintah telah dituangkan dalam beberapa peraturan perundang-undangan yang secara singkat sejarahnya diuraikan sebagai berikut :

1. *Wegverkeers Ordonnantie 1993*
Wegverkeers ordonnantie (Stbl. No. 86 Tahun 1993) sebagaimana telah diubah dan ditambah terakhir dengan Undang-undang Nomor 7 tahun 1951 (Lembaran Negara No. 42 tahun 1951) yang dilengkapi dengan peraturan pelaksanaannya sebagai berikut :

a. Peraturan Pemerintah Lalu Lintas Jalan (PPL) (Lembaran Negara No. 451 tahun 1936).

*b. Penetapan Lalu Lintas Jalan Perhubungan No. W.1/9/2 sebagaimana telah ditambah dan dirubah dengan Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.439/U/Phb-76.

Penetapan Lalu Lintas Jalan Dalam Negeri Surat Keputusan Direktur Pemerintah Dalam Negeri No. Pol. 35/6/1 sebagaimana telah ditambah dan dirubah dengan Surat Keputusan No. Pol 35/3/16 (Tambahan Lembaran Negara Nomor 14137)

2. *Undang-undang Nomor 3 tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (Lembaran Negara No. 25 tahun 1965)* Undang-undang ini dimaksudkan untuk menghapus seluruh peraturan yang mengatur tentang lalu lintas dan angkutan jalan raya namun karena peraturan pelaksanaannya belum terbentuk, maka Penetapan Lalu Lintas Jalan Perhubungan dan Penetapan Lalu Lintas Jalan Dalam Negeri tetap dipergunakan sepanjang tidak bertentangan dengan Undang-undang Nomor 3 tahun 1965.

3. *Undang-undang Nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, yang dilengkapi dengan peraturan pelaksanaannya :

a. Peraturan Pemerintah Nomor 44 tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi.

b. Peraturan pelaksana lainnya. Undang-undang ini secara tegas menghapus Undang-undang Nomor 3 tahun 1965 dan peraturan pelaksanaannya.

Faktor penting dalam usaha mengembangkan angkutan jalan raya adalah mengusahakan terciptanya keselamatan dan kepastian (*safety dan corollary*), menyangkut pengetahuan tentang faktor-faktor sehubungan dengan keadaan dan keselamatan di jalan yang apabila tidak diperhatikan dapat menyebabkan kecelakaan.

Kecelakaan yang seringkali terjadi dalam operasi angkutan jalan dapat dikemukakan beberapa sebab yang utama, yaitu :

- a. ***Kesalahan atau kegagalan angkutan jalan yang terjadi dari sudut personil***, seperti oleh karena kesalahan pengemudi, dan lain-lainnya.
- b. Kegagalan atau kerusakan meteril, seperti mesin-mesin angkutan.
- c. Sebab-sebab yang tidak tentu, yang umumnya ini tidak dapat dipastikan secara resmi.
- d. Sebab-sebab yang beraneka ragam lainnya, seperti keadaan cuaca buruk dan kondisi jalan yang tidak memenuhi syarat.

Kesalahan dari sudut personil yang salah satunya dapat disebabkan oleh faktor kelelahan pengemudi merupakan kesalahan vital karena dapat menimbulkan kecelakaan berakibat baik kepada pengemudi itu sendiri, penumpang/barang yang diangkut, kendaraan yang dikemudikan bahkan dapat meluas ke lingkungan sekitarnya.

Untuk mengantisipasi hal tersebut pemerintah telah secara tegas mengatur perlindungan terhadap pengemudi khususnya menyangkut waktu kerja dan istirahatnya yang dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Undang-undang Nomor 3 Tahun 1965 Pasal 5 butir d :

"Pengemudi yang mengemudikan sesuatu kendaraan di jalan :

- b. Harus mampu mengemudikan kendaraannya dengan wajar tanpa dipengaruhi oleh keadaan sakit, **lelah**, meminum sesuatu yang mengandung alkohol atau obat bius ataupun oleh hal-hal lain".

Pasal 9 :

"Pengangkutan orang untuk keperluan pariwisata akan diatur dengan Peraturan Pemerintah".

2. Undang-undang Nomor 14 tahun 1992, diatur dalam Pasal 20 ayat (1) dan ayat (2).
3. Peraturan Pemerintah Nomor 44 tahun 1993, diatur dalam Pasal 240, Pasal 241 dan pasal 242.

2. Waktu Kerja dan Waktu Istirahat

Istilah waktu kerja dan waktu istirahat dikenal di bidang ketenagakerjaan yang diatur dalam Undang-undang Nomor 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. Undang-undang itu sendiri tidak mengatur definisi atau pengertian dari waktu kerja dan waktu istirahat, namun berdasarkan pasal 77 ayat (1) dapat dijabarkan bahwa waktu kerja meliputi :

- a. 7 (tujuh) jam 1 (satu) hari dan 40 (empat puluh) jam 1 (satu) minggu.
- b. 8 (delapan) jam 1 (satu) hari dan 40 (empat puluh) jam 1 (satu) minggu.

Pengertian mengenai waktu kerja diatur dalam Pasal 1 butir 1 Kepmenakertrans No. Kep-234/MEN/2003 mengatur bahwa **waktu kerja** adalah waktu yang digunakan untuk melakukan pekerjaan pada satu periode tertentu.

Dalam hubungan kerja juga dikenal istilah **waktu kerja lembur** sebagai penyimpangan dari waktu kerja yang telah ditetapkan. Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi R.I Nomor Kep-102/MEN/VI/2004 tentang Waktu Kerja Lembur dan Upah Kerja Lembur mendefinisikan **waktu kerja lembur** sebagai : "waktu kerja yang melebihi 7 (tujuh) jam sehari dan 40 (empat puluh) jam 1 (satu) minggu untuk 6 (enam) hari kerja dalam 1 (satu) minggu atau 8 (delapan) jam sehari dan 40 (empat puluh) jam 1 (satu) minggu untuk 5 (lima) hari kerja dalam 1 (satu) minggu atau waktu kerja pada hari istirahat mingguan dan atau pada hari libur resmi yang ditetapkan Pemerintah".

Pengaturan waktu kerja lembur dapat dijabarkan sebagai berikut :

1. Pasal 78 ayat (1) Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 :

Pengusaha yang mempekerjakan pekerja/buruh melebihi waktu kerja sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77 ayat (2) harus memenuhi :

- a. Ada persetujuan pekerja/buruh yang bersangkutan.
- b. Waktu kerja lembur hanya dapat dilakukan paling banyak 3 (tiga) jam dalam 1 (satu) hari dan 14 (empat belas) jam dalam 1 (satu) minggu.

2. Pasal 3 ayat (1) dan ayat (2) Kepmenakertrans R.I Nomor Kep-102/MEN/VI/2004 :

Waktu kerja lembur hanya dapat dilakukan paling banyak 3 (tiga) jam dalam 1 (satu) hari dan 14 (empat belas) jam dalam 1 (satu) minggu.

- (1) Ketentuan waktu kerja lembur sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tidak termasuk kerja lembur yang dilakukan pada waktu istirahat mingguan atau hari libur resmi.

Pengaturan mengenai waktu istirahat secara terinci telah diatur dalam Pasal 79 sampai dengan pasal 85 Undang-undang 13 tahun 2003, yang dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Waktu istirahat antara jam kerja, sekurangnya $\frac{1}{2}$ (satu setengah) jam setelah bekerja selama 4 (empat) jam terus menerus dan waktu istirahat tersebut tidak termasuk jam kerja.
2. Waktu istirahat mingguan, 1 (satu) hari untuk 6 (enam) hari kerja dalam 1 (satu) minggu atau 2 (dua) hari untuk 5 (lima) hari kerja dalam 1 (satu) minggu.
3. Waktu istirahat tahunan, sekurangnya 12 (dua belas) hari kerja setelah pekerja/buruh yang bersangkutan bekerja selama 12 (dua belas) bulan secara terus menerus.
4. Waktu istirahat panjang, sekurangnya 2 (dua) bulan dan dilaksanakan pada tahun ketujuh dan kedelapan masing-masing 1 (satu) bulan bagi pekerja/buruh yang telah bekerja selama 6 (enam) tahun secara terus menerus pada perusahaan yang sama dengan ketentuan pekerja/buruh tersebut tidak berhak lagi atas istirahat tahunannya dalam 2 (dua) tahun berjalan dan selanjutnya berlaku untuk setiap kelipatan masa kerja 6 (enam) tahun.
5. Istirahat untuk melaksanakan ibadah yang diwajibkan agamanya.
6. Istirahat haid, tidak wajib bekerja pada hari pertama dan kedua pada waktu haid.

7. Istirahat gugur kandungan, selama 1,5 (satu setengah) bulan atau sesuai dengan surat keterangan dokter kandungan atau bidan.

8. Istirahat untuk menyusui anaknya.

9. Istirahat pada hari libur resmi.

Berdasarkan ruang lingkupnya, maka pengaturan waktu kerja dan waktu istirahat di dalam Undang-undang Nomor 13 tahun 2003 meliputi seluruh sektor usaha atau jenis pekerjaan *kecuali* yang diatur lain di luar ketentuan tersebut sebagaimana ditentukan dalam Pasal 77 ayat (3) sebagai berikut :

Pasal 77 ayat (3) :

4. "Ketentuan waktu kerja sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77 ayat (2) tidak berlaku bagi sektor usaha atau pekerjaan tertentu".

Sektor usaha atau pekerjaan tertentu yang dikecualikan dapat dilihat pada penjelasan Pasal 77 ayat (3) sebagai berikut yang dimaksud sektor usaha atau pekerjaan tertentu dalam ayat ini misalnya pekerjaan di pengeboran minyak lepas pantai, *sopir angkutan jarak jauh*, penerbangan jarak jauh, pekerjaan di kapal (laut), atau pennebangan hutan.

Pasal 77 ayat (4) menetapkan bahwa ketentuan mengenai waktu kerja pada sektor usaha atau pekerjaan tertentu sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) diatur dengan Keputusan Menteri. Ketentuan pasal 77 ayat (4) merupakan "kewajiban hukum" bagi Departemen Tenaga Kerja dan Transmigrasi R.I untuk mengatur waktu kerja dan waktu istirahat khususnya bagi sopir angkutan jarak jauh dalam suatu produk perundang-undangan sebagai upaya perlindungan bagi pekerja dan menjadi langkah prioritas dalam rangka melaksanakan Undang-undang Nomor 13 tahun 2003.

Departemen Tenaga Kerja dan Transmigrasi R.I sebagai institusi yang bertanggungjawab dalam penentuan kebijakan nasional di bidang ketenagakerjaan menyadari bahwa waktu kerja dan waktu istirahat disektor transportasi memerlukan pengaturan yang spesifik yang tidak dapat disamakan dengan sektor usaha atau pekerjaan lainnya yang secara pasti dapat ditentukan waktu kerja dan waktu istirahatnya.

Apabila kita ingin menerapkan ketentuan waktu kerja dan waktu istirahat sebagaimana diatur dalam Undang-undang Nomor 13 tahun 2003, hal tersebut sangat tidak relevan mengingat bahwa undang-undang tersebut mengecualikan sektor transportasi dalam pengaturannya kecuali ditetapkan sebaliknya jenis pekerjaan di sektor transportasi memang tidak dapat ditentukan waktu kerjanya secara pasti, misalnya waktu kerja sopir yang didasarkan pada jarak yang harus ditempuh (sistem *timer*), sistem pembayaran upah/pengupahan yang didasarkan pada setoran dan komisi tertentu serta hal-hal lain yang membutuhkan kajian lebih lanjut dan komprehensif dengan mengacu pada peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Khusus pengaturan waktu kerja dan waktu istirahat untuk pengemudi lalu lintas dan jalan telah secara eksplisit diatur dalam Pasal 20 ayat (1) dan ayat (2) Undang-undang Nomor 14 tahun 1992 sebagai berikut :

Pasal 20 ayat (1) :

"Untuk menjamin keselamatan lalu lintas dan angkutan di jalan, perusahaan angkutan umum wajib mematuhi ketentuan **mengenai waktu kerja dan waktu istirahat** bagi pengemudi".

Pasal 20 ayat (2) :

"Ketentuan mengenai waktu kerja dan waktu istirahat bagi pengemudi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah".

Pengaturan waktu kerja dan waktu istirahat serta pergantian pengemudi setelah menempuh jarak dan waktu tertentu sebagaimana diatur dalam ketentuan tersebut diatas dimaksudkan sebagai upaya untuk melindungi keselamatan pengemudi dan masyarakat, baik sebagai penumpang maupun sebagai pemilik barang serta pengguna jalan lainnya khususnya dan keselamatan lalu lintas pada umumnya.

Departemen Perhubungan sebagai regulator dan pengambil kebijakan untuk sektor transportasi telah mengeluarkan pengaturan *waktu kerja dan waktu istirahat* sebagaimana diatur dalam pasal 20 ayat (1) Undang-undang Nomor 14 tahun 1992.

Menyikapi Pasal 20 ayat (2) Undang-undang Nomor 14 tahun 1992 tersebut, pemerintah mengeluarkan Peraturan Pemerintah Nomor 44 tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi. Adapun ketentuan dalam peraturan pemerintah tersebut yang mengatur mengenai waktu kerja, waktu istirahat dan penggantian pengemudi tertuang dalam :

Pasal 240 :

4. "Untuk menjamin keselamatan lalu lintas dan angkutan di jalan, perusahaan angkutan umum wajib mematuhi ketentuan mengenai waktu kerja dan waktu istirahat bagi pengemudi kendaraan umum.
- (2) Waktu kerja bagi pengemudi kendaraan umum sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) adalah **8 (delapan) jam sehari**.
- (3) Pengemudi kendaraan umum setelah mengemudikan kendaraan selama 4 (empat) jam berturut-turut, harus diberikan istirahat sekurang-kurangnya $\frac{1}{2}$ (setengah) jam.

- (4) Dalam hal-hal tertentu pengemudi sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dapat dipekerjakan menyimpang dari waktu kerja 8 (delapan) jam sehari, tetapi **tidak boleh lebih dari 12 (dua belas) jam** sehari termasuk **istirahat 1 (satu) jam**.
- (5) **Penyimpangan** waktu kerja sebagaimana dimaksud dalam ayat (4) **tidak berlaku** bagi **pengemudi kendaraan umum yang mengemudikan kendaraan umum angkutan antar kota**.
- (6) Pengemudi kendaraan umum wajib mematuhi ketentuan waktu kerja dan waktu istirahat sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), ayat (3), ayat (4) dan ayat (5)".

Selanjutnya Pasal 241 Peraturan Pemerintah tersebut mengatur bahwa :

- (4) "Pengusaha angkutan umum yang mengoperasikan kendaraannya lebih dari waktu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 240 ayat (2) dan ayat (4) harus menyediakan pengemudi pengganti.
- (5) Pengusaha angkutan umum harus melakukan penggantian pengemudi dengan pengemudi pengganti setelah jangka waktu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 240 ayat (2) dan ayat (4) dilampaui".

Pengaturan waktu kerja, waktu istirahat dan penggantian pengemudi kendaraan umum apabila dikaitkan dengan Undang-undang Nomor 13 tahun 2003 telah selaras dalam jumlah waktu kerja {8 (delapan) jam sehari} dan waktu istirahat {1/2 (setengah) jam sehari} setelah mengemudikan kendaraan selama 4 (empat) jam berturut-turut.

Selanjutnya berdasarkan uraian pasal-pasal tersebut diatas diatur bahwa waktu kerja bagi pengemudi kendaraan umum adalah 8 (delapan) jam sehari dan dimungkinkan untuk penyimpangannya yang tidak melebihi 12 (dua belas) jam sehari.

Berdasarkan uraian tersebut dimungkinkan penyimpangan waktu kerja selama 4 (empat) jam dan hal tersebut bertentangan dengan penyimpangan waktu kerja yang dimungkinkan dalam pasal 78 ayat (1) Undang-undang Nomor 13 tahun 2003 serta pasal 3 ayat (1) dan ayat (2) Kepmenakertrans Nomor Kep-102/MEN/VI/2004 selama 3 (tiga) jam sehari dan 14 (empat belas) jam seminggu yang kemudian dikenal sebagai *waktu kerja lembur*.

Pengaturan penyimpangan waktu kerja bagi pengemudi kendaraan umum antar kota selanjutnya diatur dalam Pasal 242 yang menentukan : Penyimpangan waktu kerja dan penggantian pengemudi sebagaimana dimaksud dalam pasal 240 dan 241 diatur lebih lanjut oleh **Menteri yang bertanggungjawab di bidang ketenagakerjaan** setelah mendengar pendapat Menteri.

Pelimpahan kewenangan untuk mengatur penyimpangan waktu kerja penggantian pengemudi kendaraan umum antar kota kepada Departemen Tenaga Kerja dan Transmigrasi R.I untuk menciptakan kepastian hukum mengingat masalah waktu kerja dan waktu istirahat bagi pekerja pengaturannya dibawah kewenangan Depnakertrans R.I.

Di sisi lain Departemen Tenaga Kerja dan Transmigrasi R.I belum mengeluarkan pengaturan waktu kerja dan waktu istirahat baik penyimpangannya maupun penggantian pengemudi bentuk sektor usaha transportasi, sehingga kondisi tersebut secara

yuridis menciptakan nuansa "kekosongan hukum (*rechtvacuum*) dalam pengaturan penyimpangan waktu kerja dan waktu istirahat serta penggantian pengemudi khususnya bagi pengemudi kendaraan umum angkutan antar kota.

Berbicara mengenai kekosongan hukum, kita tetap harus meninjau kembali pada Pasal 72 Undang-undang No. 14 tahun 1992 sebagai ketentuan induk pengaturan lalu lintas dan jalan raya, yang mengatur bahwa : "Pada tanggal mulai berlakunya Undang-undang ini, semua peraturan pelaksanaan Undang-undang Nomor 3 tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (Lembaran Negara Nomor 25 tahun 1965, Tambahan Lembaran Negara Nomor 2742) dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Undang-undang ini".

Selanjutnya ketentuan peralihan dalam Pasal 246 Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 telah mengatur bahwa pada tanggal mulai berlakunya Peraturan Pemerintah ini, semua peraturan perundang-undangan yang lebih rendah dari peraturan pemerintah, yang mengatur ketentuan mengenai kendaraan dan pengemudi dinyatakan tetap berlaku, sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan peraturan pemerintah ini. Pasal-pasal peralihan dari UU No. 14 tahun 1992 dan PP No. 44 tahun 1993 sebagaimana diuraikan diatas apabila diterapkan merupakan suatu upaya untuk mengisi kekosongan hukum, namun peraturan-peraturan pelaksana yang diatur dalam pasal-pasal peralihan tersebut yang mengatur mengenai penyimpangan waktu kerja dan penggantian pengemudi belum pernah diterbitkan, sehingga kekosongan hukum tidak dapat dihindarkan.

Apabila dikaji lebih lanjut maka terdapat klausul yang diharapkan dapat ditindaklanjuti segera untuk mengisi kekosongan hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 242 PP Nomor 44 tahun 1993, ketentuan tersebut telah mengamanatkan bahwa pengaturan penyimpangan waktu kerja dan penggantian pengemudi kendaraan umum antar kota akan diatur oleh Menteri Tenaga Kerja, sehingga ini menjadi dasar kewenangan bagi Departmen Tenaga Kerja dan Transmigrasi R.I untuk menetapkan dalam bentuk Keputusan Menteri. Pelimpahan sebagian kewenangan tersebut harus segera ditindaklanjuti secara tepat dan bijak sehingga pengaturan tersebut tidak sempat menciptakan kekosongan hukum dan dapat berlaku secara efektif.

Hal yang perlu menjadi perhatian adalah bahwa pengaturan penyimpangan waktu kerja dan penggantian pengemudi tersebut tetap harus mengacu pada kondisi-kondisi sebagai berikut :

1. Waktu kerja pokok dan penyimpangannya serta waktu istirahat untuk pengemudi sebagaimana telah diatur dalam ketentuan perundang-undangan.
2. Penyimpangan waktu kerja tetap harus mengacu kepada standar yang telah ditetapkan oleh Depnakertrans R.I, mengingat bahwa dalam penentuan standar tersebut telah diperhitungkan aspek-aspek kesehatan dan keselamatan bagi pengemudi.
3. Kajian mendalam terhadap sistem penggantian pengemudi dengan meninjau pada waktu yang harus ditempuh pengemudi untuk sampai tujuan.

Tanpa bermaksud untuk meninjau kembali Undang-undang Nomor 14 tahun 1992 yang dipenuhi dengan *pro* dan *kontra* serta tarik ulur dalam penerapannya, diharapkan penyusunan Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi R.I tentang penyimpangan waktu kerja dan penggantian pengemudi kendaraan umum antar kota dapat dilaksanakan dengan mengacu pada keadilan (*gerechtigheid*), kemanfaatan (*doelmatigheid*) dan kepastian hukum (*rechtzigerheid*) sehingga produk hukum tersebut dapat diterima masyarakat yang pada akhirnya meningkatkan ketaatan dalam penerapannya.

Upaya untuk menetapkan penyimpangan waktu kerja dan penggantian pengemudi tersebut dengan tetap mengacu kepada peraturan perundang-undangan induknya sehingga tidak terjadi kondisi hukum dimana peraturan pelaksana yang lebih rendah bertentangan dengan peraturan yang lebih tinggi (*lex inferior derogate legi superior*) serta harus dikaji secara *holistik* dalam kerangka sistematis, mengingat banyak institusi yang dilibatkan dalam penyusunan dan penerapannya.

Untuk menciptakan suatu produk perundang-undangan yang "membumi" dan dapat diterapkan, maka Depnakertrans perlu melaksanakan penelitian lebih lanjut dan berkoordinasi dengan Dep. Perhubungan yang mengatur mengenai waktu kerja dan istirahat serta penggantian pengemudi kendaraan umum antar kota.

PENGATURAN WAKTU KERJA DAN WAKTU ISTIRAHAT BAGI PENGEMUDI KENDARAAN UMUM ANTAR KOTA

1. Kewenangan Departemen Tenaga Kerja dan Transmigrasi R.I Dalam Pengaturan Waktu Kerja dan Waktu Istirahat Untuk Pengemudi kendaraan Antar Kota

Kata "*kewenangan*" mengandung arti hak dan kewajiban yang melekat pada seseorang/badan hukum untuk melaksanakan perbuatan hukum aktif maupun pasif berdasarkan hak ataupun perintah. Kewenangan yang melekat pada Negara bersifat mengatur atau "*regeling*". Konsep mengatur Negara tersebut dalam kapasitas Negara sebagai "penguasa" (*bezitter*) bukan konsep Negara sebagai "pemilik" (*eigenaar*) atas hajat hidup orang banyak sebagaimana diatur secara konstitusional dalam Pasal 33 ayat (3) Undang-Undang Dasar 1945. Mengingat bahwa waktu yang ditempuh oleh pengemudi untuk sampai ke tujuan tertentu tidak dapat dipastikan dan sangat tergantung dengan faktor cuaca, kondisi jalan dan kelayakan kendaraan sehingga menjadi bahan pertimbangan dalam penyusunan Keputusan Menteri selanjutnya.

Mengutip pendapat Loggemen dalam Abdurrahman (*Abdurrahman*, 1985: 34), yang mengartikan Negara sebagai suatu organisasi kemasyarakatan yang bertujuan dengan kekuasaannya mengatur serta menyelenggarakan suatu masyarakat. Penulis mengasumsikan bahwa dalam suatu Negara memiliki kekuasaan yang berlaku kedalam dan keluar. Kekuasaan Negara yang berlaku keluar menyangkut eksistensinya dengan masyarakat internasional, sedangkan kekuasaan Negara kedalam tertuju kepada wilayahnya.

Berpangkal pada kekuasaan Negara kedalam tersebut timbul kewenangan untuk mengatur segala apa yang ada di dalam wilayahnya, salah satunya adalah hak menguasai Negara. Hak menguasai Negara tersebut memberikan kewenangan untuk *mengatur* dan menyelenggarakan *peruntukan dan penggunaan*, persediaan dan pemeliharaan bumi, air dan ruang angkasa, yang salah satunya adalah pengaturan di sektor transportasi darat, laut dan udara.

Kewenangan mengatur di sektor transportasi tersebut dalam implementasinya didelegasikan kepada Dep. Perhubungan selaku Pemerintah (eksekutif) yang bertanggungjawab di bidang transportasi dan selaku regulator teknis yang mengatur kebijakan transportasi darat, laut dan udara melalui produk peraturan perundang-undangan.

Dalam prakteknya, kewenangan yang dimiliki oleh suatu Departemen maupun Lembaga Negara Non Departemen (LPND) terkadang tidak dapat dilaksanakan secara mandiri melainkan lintas sektor, terkait dengan kebijakan yang dimiliki oleh masing-masing Departemen/LPND. Salah satu pengaturan tersebut menyangkut pengaturan waktu kerja dan waktu istirahat di sektor transportasi.

Pengaturan waktu kerja dan waktu istirahat untuk sektor transportasi, secara eksplisit telah diatur dalam peraturan perundang-undangan "*intern*" yang dimiliki Departemen Perhubungan melalui Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Jalan Raya, Undang-undang Nomor 15 tahun 1992 tentang Penerbangan, Undang-undang Nomor 21 tahun 1992 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah Nomor 43 tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi, Peraturan Pemerintah Nomor 3 tahun 2000 tentang Angkutan Udara dan Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan, namun menyangkut ***penyimpangan waktu kerja dan penggantian pengemudi kendaraan umum antar kota*** dengan tegas kewenangan Departemen Perhubungan tersebut *sebagian dialihkan* atau *didelegasikan* menjadi kewenangan Departemen Tenaga Kerja dan Transmigrasi R.I.

Kewenangan Departemen Tenaga Kerja dan Transmigrasi R.I dalam pengaturan waktu kerja dan waktu istirahat sub sektor transportasi

darat mengacu kepada kebijakan yang ditetapkan dalam Pasal 20 ayat (1) dan ayat (2) Undang-undang Nomor 14 tahun 1992 dan Pasal 240, Pasal 241 dan Pasal 242 Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 yang diuraikan sebagai berikut :

- Pasal 20 ayat (1) dan ayat (2) Undang-undang Nomor 14 tahun 1992 mengatur sebagai berikut :

Pasal 20 ayat (1) :

"Untuk menjamin keselamatan lalu lintas dan angkutan di jalan, perusahaan angkutan umum wajib mematuhi ketentuan ***mengenai waktu kerja dan waktu istirahat*** bagi pengemudi".

Pasal 20 ayat (2) :

"Ketentuan mengenai waktu kerja dan waktu istirahat bagi pengemudi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah".

- Pasal 240 Peraturan Pemerintah 44 Tahun 1993 mengatur bahwa :

Pasal 240 :

- (1) "Untuk menjamin keselamatan lalu lintas dan angkutan di jalan, perusahaan angkutan umum wajib mematuhi ketentuan mengenai waktu kerja dan waktu istirahat bagi pengemudi kendaraan umum.
- (2) Waktu kerja bagi pengemudi kendaraan umum sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) adalah **8 (delapan) jam sehari**.
- (3) Pengemudi kendaraan umum setelah mengemudikan kendaraan selama 4 (empat) jam berturut-turut, harus diberikan istirahat sekurang-kurangnya $\frac{1}{2}$ (setengah) jam.

- (4) Dalam hal-hal tertentu pengemudi sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dapat dipekerjakan menyimpang dari waktu kerja 8 (delapan) jam sehari, tetapi **tidak boleh lebih dari 12 (dua belas) jam** sehari termasuk istirahat 1 (satu) jam.
- (5) **Penyimpangan** waktu kerja sebagaimana dimaksud dalam ayat (4) **tidak berlaku** bagi **pengemudi kendaraan umum yang mengemudikan kendaraan umum angkutan antar kota**.
- (6) Pengemudi kendaraan umum wajib mematuhi ketentuan waktu kerja dan waktu istirahat sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), ayat (3), ayat (4) dan ayat (5).

Selanjutnya Pasal 241 Peraturan Pemerintah tersebut mengatur bahwa :

5. "Pengusaha angkutan umum yang mengoperasikan kendaraannya lebih dari waktu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 240 ayat (2) dan ayat (4) harus menyediakan pengemudi pengganti.
- (2) Pengusaha angkutan umum harus melakukan penggantian pengemudi dengan pengemudi pengganti setelah jangka waktu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 240 ayat (2) dan ayat (4) dilampaui".

Pasal 242 PP No. 44 Tahun 1993 mengatur bahwa :

"Penyimpangan waktu kerja dan penggantian pengemudi sebagaimana dimaksud dalam pasal 240 dan 241 diatur lebih lanjut oleh **Menteri yang bertanggungjawab di bidang ketenagakerjaan** setelah mendengar pendapat Menteri".

Berdasarkan uraian tersebut diatas dapat dirumuskan bahwa kewenangan yang dilimpahkan kepada Depnakertrans R.I dalam pengaturan waktu kerja dan waktu istirahat pengemudi kendaraan darat adalah sebagai berikut :

1. Penyimpangan waktu kerja bagi pengemudi kendaraan umum antar kota.

Penggantian pengemudi kendaraan umum antar kota.

2. **Pengaturan Penyimpangan Waktu Kerja dan Penggantian Pengemudi Kendaraan Umum Antar Kota**

6. **Penyimpangan Waktu Kerja Bagi Pengemudi Kendaraan Antar Kota**

Istilah penyimpangan waktu kerja dikenal dalam hukum ketenagakerjaan sebagai waktu kerja "lembur". Mengacu kepada istilah tersebut, penulis bertitik tolak dari pengertian waktu kerja lembur yang diatur dalam Pasal 1 butir pertama Kepmenakertrans Nomor Kep-102/MEN/2004 yang mendefinisikan sebagai berikut : "waktu kerja yang melebihi 7 (tujuh) jam sehari dan 40 (empat puluh) jam 1 (satu) minggu untuk 6 (enam) hari kerja dalam 1 (satu) minggu atau 8 (delapan) jam sehari dan 40 (empat puluh) jam 1 (satu) minggu untuk 5 (lima) hari kerja dalam 1 (satu) minggu atau waktu kerja pada hari istirahat mingguan dan atau pada hari libur resmi yang ditetapkan Pemerintah".

Selanjutnya waktu kerja lembur diatur sebagai berikut :

1. Pasal 78 ayat (1) Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 :

Pengusaha yang mempekerjakan pekerja/buruh melebihi waktu kerja sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77 ayat (2) harus memenuhi :

- b. Ada persetujuan pekerja/buruh yang bersangkutan.
- c. Waktu kerja lembur hanya dapat dilakukan paling banyak **3 (tiga) jam** dalam **1 (satu) hari** dan **14 (empat belas) jam** dalam **1 (satu) minggu**.

2. Pasal 3 ayat (1) dan ayat (2) Kepmenakertrans R.I Nomor Kep-102/MEN/VI/2004 :

7. Waktu kerja lembur hanya dapat dilakukan paling banyak **3 (tiga) jam** dalam **1 (satu) hari** dan **14 (empat belas) jam** dalam **1 (satu) minggu**.

(2). Ketentuan waktu kerja lembur sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tidak termasuk kerja lembur yang dilakukan pada waktu istirahat mingguan atau hari libur resmi.

Berdasarkan uraian tersebut diatas maka waktu kerja lembur atau penyimpangan waktu kerja yang diijinkan oleh Depnakertrans R.I adalah maksimal 3 (tiga) jam sehari dan 14 (empat) belas jam seminggu.

Penetapan batas maksimal waktu kerja tersebut dimaksudkan sebagai upaya Pemerintah untuk memberi perlindungan keselamatan dan kesehatan bagi tenaga kerja, mengingat waktu kerja yang melampaui batas yang diperkenankan (*over loaded*) dapat menyebabkan kelelahan yang berbuntut pada kecelakaan kerja.

Pasal 240 ayat (3) PP No. 44 tahun 1993 mengatur bahwa pengemudi kendaraan umum dapat dipekerjakan menyimpang dari waktu kerja 8 (delapan) jam sehari, tetapi **tidak boleh lebih dari 12 (dua belas) jam** sehari termasuk istirahat **1 (satu) jam**.

Uraian pasal tersebut diatas mengartikan bahwa pengemudi kendaraan umum dapat melaksanakan waktu kerja lembur selama 4 (empat) jam, namun untuk pengemudi kendaraan umum antar kota dikecualikan melalui Pasal 240 ayat (4).

Berdasarkan uraian tersebut diatas maka penulis berpendapat bahwa :

1. Penyimpangan waktu kerja bagi pengemudi kendaraan umum antar kota tetap mengacu kepada ketentuan waktu kerja lembur yang diatur dalam peraturan perundang-undangan ketenagakerjaan, yaitu maksimal **3 (tiga) jam 1 (satu) hari dan 14 (empat belas) jam 1 (satu) minggu**.

8. Penyimpangan waktu kerja bagi pengemudi kendaraan umum antar kota harus didasari atas "**perintah kerja**" dan **kesepakatan** dari pekerja.

3. Pengaturan penyimpangan waktu kerja bagi pengemudi kendaraan umum antar kota dituangkan dalam produk peraturan perundang-undangan Keputusan Menteri.

(b) Penggantian Pengemudi Kendaraan Umum Antar Kota

Penggantian pengemudi kendaraan umum antar kota diatur dalam Pasal 241 PP No. 44 tahun 1993 sebagai berikut :

(1) "Pengusaha angkutan umum yang mengoperasikan kendaraannya lebih dari waktu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 240 ayat (2) dan ayat (4) harus menyediakan pengemudi pengganti.

- (2) Pengusaha angkutan umum harus melakukan penggantian pengemudi dengan pengemudi pengganti setelah jangka waktu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 240 ayat (2) dan ayat (4) dilampaui”.

Pengaturan tersebut secara tegas mengatur hal-hal sebagai berikut :

1. Pembatasan waktu kerja bagi pengemudi kendaraan umum yaitu 8 (delapan) jam 1 (satu) hari dan penyimpangannya sampai 12 (dua belas) jam 1 (satu) hari termasuk istirahat 1 (satu) jam.
2. Setelah melampaui waktu tersebut setiap pengemudi harus disediakan pengemudi pengganti. Hal tersebut ditujukan untuk menghindari kelelahan pada pengemudi yang dapat mengakibatkan kecelakaan.

Mengacu kepada pengaturan-pengaturan tersebut diatas, maka penulis berpendapat bahwa :

1. Pengaturan waktu kerja dan waktu istirahat bagi *pengemudi kendaraan umum antar kota* tetap mengacu kepada waktu kerja dan waktu istirahat yang diatur oleh undang-undang ketenagakerjaan yaitu :
 - a. 7 (tujuh) jam 1 (satu) hari, 40 (empat puluh) jam 1 (satu) minggu.
 - b. 8 (delapan) jam 1 (satu) hari, 40 (empat puluh) jam 1 (satu) minggu.
 - c. Waktu kerja lembur maksimal 3 (tiga) jam 1 (satu) hari dan 14 (empat belas) jam 1 (satu) minggu.
2. Pengaturan penggantian pengemudi kendaraan umum antar kota tersebut harus diatur sedemikian rupa oleh pengusaha yang mengacu kepada :

- a. Pengaturan waktu kerja dan istirahat sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan.
 - b. Penggantian pengemudi dilakukan setelah pengemudi menempuh waktu kerja yang telah ditetapkan.
 - c. Jumlah pengemudi pengganti disesuaikan dengan jarak tempuh atau waktu tempuh kendaraan umum antar kota.
 - d. Pengusaha harus menyediakan atau menunjuk tempat tertentu untuk beristirahat bagi pengemudi kendaraan umum antar kota.
3. Pengaturan penyimpangan waktu kerja bagi pengemudi dan penggantian pengemudi kendaraan umum antar kota dituangkan dalam produk peraturan perundang-undangan Keputusan Menteri.

9. Permasalahan Yang Dihadapi Dalam Pengaturan Waktu Kerja Dan Waktu Istirahat Untuk Pengemudi Kendaraan Antar Kota Dan Langkah-Langkah Dalam Menyelesaikan Masalah

Pengaturan waktu kerja dan waktu istirahat khususnya pengaturan penyimpangan waktu kerja dan penggantian pengemudi kendaraan umum antar kota bukan merupakan hal yang mudah, mengingat dalam pengaturan tersebut melibatkan kewenangan beberapa instansi. Adapun permasalahan yang dihadapi dalam penyusunan peraturan tersebut adalah adanya pengaturan yang berbeda mengenai waktu kerja dan waktu istirahat di sektor transportasi dan sektor ketenagakerjaan yang membutuhkan pemikiran dan kesepakatan lintas sektor guna mengatur penyimpangan waktu kerja dan penggantian pengemudi kendaraan umum tersebut.

Kondisi tersebut- ditindaklanjuti oleh Departemen Tenaga Kerja dan Transmigrasi R.I dengan langkah-langkah sebagai berikut :

1. Memanfaatkan pelimpahan kewenangan untuk pengaturan penyimpangan waktu kerja dan penggantian pengemudi sebagaimana ditunjuk dalam Pasal 242 PP Nomor 44 tahun 1993, dimana Depnakertrans R.I memiliki kewenangan penuh untuk mengatur penyimpangan waktu kerja dan penggantian pengemudi kendaraan umum antar kota dan berkoordinasi dengan Departemen perhubungan.

Mengadakan penelitian yang mendalam dan terkoordinir dengan Departemen Perhubungan R.I untuk menyamakan persepsi guna memperoleh besaran angka yang pasti mengenai jumlah jam penyimpangan waktu kerja (jam lembur) dan tata cara penggantian pengemudi.

2. Melaksanakan kajian terhadap norma-norma ketenagakerjaan dan perhubungan khususnya perhubungan darat untuk memperoleh bahan informasi yang lengkap dalam rangka penyusunan peraturan penyimpangan waktu kerja dan penggantian pengemudi kendaraan umum antar kota serta untuk menghindari adanya duplikasi pengaturan (tumpang tindih) antar instansi.
3. Mengadakan pertemuan dan pembahasan mengenai rencana perubahan undang-undang transportasi secara keseluruhan yang tentunya akan diikuti dengan pembuatan peraturan pelaksanaannya dengan melibatkan beberapa instansi terkait agar tercipta peraturan perundang-undangan yang berkekuatan hukum, berkepastian hukum dan dapat diterima oleh masyarakat secara adil (*gelijkheidbeginself*) tanpa melupakan asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik (*beginnselen van behoorlijke regelgeving*).

10. PENUTUP

Berdasarkan uraian tersebut diatas, maka penulis dapat menyimpulkan hal-hal sebagai berikut :

11. Bahwa pengaturan penyimpangan waktu kerja dan penggantian pengemudi kendaraan umum antar kota merupakan kewenangan Depnakertrans sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 44 tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi.

12. Bahwa kewenangan Depnakertrans R.I tersebut meliputi :

- a. Pengaturan penyimpangan waktu kerja pengemudi kendaraan umum antar kota, meliputi :

- 1) Penyimpangan waktu kerja disesuaikan dengan waktu kerja lembur yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan ketenagakerjaan.
- 2) Penyimpangan waktu kerja tersebut harus didasarkan pada perintah kerja dan kesepakatan.
- 3) Pengaturan tersebut dituangkan dalam bentuk Keputusan Menteri.

- b. Penggantian pengemudi kendaraan umum antar kota, harus didasarkan pasal :

1. Pengaturan waktu kerja dan waktu istirahat bagi *pengemudi kendaraan umum antar kota* tetap mengacu kepada waktu kerja dan waktu istirahat yang diatur oleh undang-undang ketenagakerjaan.

13. Pengaturan penggantian pengemudi kendaraan umum antar kota tersebut mengacu kepada :

- a. Pengaturan waktu kerja dan istirahat sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan.
 - b. Penggantian pengemudi dilakukan setelah pengemudi menempuh waktu kerja yang telah ditetapkan.
 - c. Jumlah pengemudi pengganti disesuaikan dengan jarak tempuh atau waktu tempuh kendaraan umum antar kota.
 - d. Pengusaha harus menyediakan atau menunjuk tempat tertentu untuk beristirahat bagi pengemudi kendaraan umum antar kota.
14. Pengaturan tersebut dituangkan dalam produk peraturan perundang-undangan Keputusan Menteri.
15. Permasalahan yang dihadapi dalam penyusunan peraturan penyimpangan waktu kerja dan penggantian pengemudi adalah adanya pengaturan yang berbeda dalam hirarki yang sama mengenai waktu kerja dan waktu istirahat di sektor transportasi dan sektor ketenagakerjaan, yang diantisipasi dengan memanfaatkan pelimpahan wewenang pengaturan, kajian dan berkoordinasi dengan Departemen Perhubungan dalam pengaturannya.*****

DAFTAR PUSTAKA

Abdurrahman, 1985, Beberapa Aspek Tentang Hukum Perdata, Alumni, Bandung.

Kamaluddin, Rustian, 2003, Ekonomi Transpor, Ghalia Indonesia, Jakarta.

Woodward, Frank. H, 1996, Manajemen Transpor, Pustaka Binawan Pressindo, Jakarta

Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan

Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran

Undang-undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan

Peraturan Pemerintah Nomor 44 tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi

Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi R.I Nomor Kep-102/Men/VI/2004 tentang Waktu Kerja Lembur dan Upah Kerja Lembur.

Sendra Utami

Direktorat Jenderal Pembinaan Pengawasan Ketenagakerjaan