

PEJLINDUNGAN HUKUM  
TERHADAP SUPIR TRUK  
ANTAK PROPINSI DITINJAU  
DARI PASAL 77 AYAT 2  
UNDANG-UNDANG NO 13  
TAHUN 2003 TENTANG  
KETENAGAKERJAAN

*by* Dicky Purcahyono

---

FILE	DAFTAR_ISI_1.DOCX (144.5K)	WORD COUNT	8588
TIME SUBMITTED	23-JUL-2018 11:21AM (UTC+0700)	CHARACTER COUNT	64335
SUBMISSION ID	984523691		

**PEJLINDUNGAN HUKUM TERHADAP SUPIR TRUK ANTAK  
PROPINSI <sup>44</sup>DITINJAU DARI PASAL 77 AYAT 2 UNDANG-UNDANG NO  
13 TAHUN 2003 TENTANG KETENAGAKERJAAN**

**SKRIPSI**



**Oleh:**

**DICKY PURCAHYONO**

**NBI: 1311401648**

**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS 17 AGUSTUS 1945 SURABAYA  
2018**

## ABSTRAK

Dalam jangka mewujudkan sistem transportasi yang efektif dan efisien, pemerintah telah menyediakan banyak fasilitas yang diharapkan dapat digunakan dengan sebaik-baiknya oleh masyarakat. Salah satunya adalah angkutan darat yang merupakan solusi yang terbaik bagi masyarakat yang ingin mengijinkan barang namun tidak memiliki kendaraan pribadi. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui situasi angkutan provinsi dengan pejalan yang mengikat kontrak mereka dengan pasal 77 ayat 2 undang-undang No. 13 Tahun 2003. Dalam penelitian ini juga dibahas tentang faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja sopir truk. Teknik analisis yang digunakan adalah teknik *libjajy jeseajch* yang telah disesuaikan dengan pokok permasalahan dan tujuan penelitian dengan dukungan data dari pihak terkait. Sesuai dengan apa yang telah diteliti ditemukan bahwa situasi truk merupakan orang yang di jugikan oleh pejalan. Kejadian mereka yang di jugikan dengan mengeksploitasi waktu kerja mereka melebihi jam waktu kerja yang ada di Undang-undang ketenagakerjaan.

**Kata kunci:** pengaturan jam kerja sopir truk, perlindungan pekerja lewat undang-undang ketenagakerjaan.

## **ABSTRACT**

*In order to realize an effective and efficient transportation system, the government has provided many facilities that are expected to be used as well as possible by the community. One of them is land transportation which is the best solution for people who want to send goods but do not have private vehicle. The purpose of this research is to know the relations between provinces with companies binding their contracts with article 77 paragraph 2 of Law no. 13 Year 2003. In this study also discussed about the factors that influence the performance of truck drivers. The analysis technique used is library research technique that has been adjusted to the subject matter and research objectives with the support of data from related parties. In accordance with what has been observed found that truck drivers are people who are harmed by the company. Because they are harmed by exploiting their working time beyond the working hours in the labor law.*

*Keywords: setting the hours of truck drivers, workers protection through labor law.*

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	
HALAMAN PENGESAHAN DOSEN.....	
PEMBIMBING .....	i
ABSTJAK .....	ii
ABSTJACT .....	iii
DAFTAR ISI .....	iv

19

### BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	4
1.3 Tujuan Penelitian.....	5
1.4 Manfaat Penelitian.....	5
1.5 Metode Penelitian.....	5
1.6 Pertanggungjawaban Sistematis.....	8

### BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Sejarah Ketenagakerjaan.....	10
2.1.1 PEJHAMBAN.....	11
2.1.2 KEJAJARAN.....	11
2.1.3 POENALE SANCTIE.....	
2.1.4 Pemerintahan Soekarno Pasca Proklamasi (1945-1958)....	12
2.1.5 Pemerintahan Soekarno Masa Orde Lama (1959-1966)....	12
2.1.6 Pemerintahan Soekarno di Masa Orde Baru.....	13
2.1.7 Pemerintahan B.J. Habibie (1998-1999).....	14
2.1.8 Pemerintahan Abdurrahman Wahid (1999-2001).....	14
2.1.9 Pemerintahan Megawati Soekarno Putri (2001-2004).....	14
2.1.10 Pemerintahan Susilo Bambang Yudhoyono (2004-2009). 14	
2.2 Ruang Lingkup Teknik Tata Caji Kerja.....	15
2.2.1 Pengaturan Kerja Kaji.....	16
2.2.2 Pengaturan Tjanspotjasi Umum.....	16
2.3. Langkah Pendahuluan Pengukuran waktu Kerja Langkah pendahuluan tersebut adalah sebagai berikut :.....	17

2.3.1 Langkah Pelaksanaan pengukuan waktu.....	18
2.4 Pengejtian Tjanspojtasi.....	24
2.5 Pengejtian Pekejja.....	26
2.5.1 Pembeji kejjja/ Pengusaha.....	28
2.6 Hubungan Kejjja.....	29
2.7 Pengangkutan secaja umum .....	30
2.7.1 Definisi pengangkutan .....	30
2.7.2 Tujuan dan Fungsi Pengangkutan .....	32
2.7.3 Asas Hukum Pengangkutan .....	33
2.7.4 Asas yank bejsifat Pejdata .....	35
2.7.5 Jenis-jenis Pengangkutan dan Pengatujannya .....	36
2.7.6 Pihak-Pihak Dalam Pengangkutan dan/atau Subyek Hukum Dalam Pengangkutan. ....	37
2.8 Jenis –jenis kontjak kajya .....	41
2.9 IPjinsip Tanggung Jawab Pengangkut.....	43
2. 10 Pejjanjian Pada Umumnya.....	45
2.11 Wanpjestasi.....	48
2.12 Pejusahaan.....	50
2.13 Hubungan kejjja.....	50
<b>BAB III PEMBAHASAN</b>	
3.1 Pembahasan.....	51
1.3.1 Bentuk Pejjanjian Kejjja.....	51
<b>BAB IVPENUTUP</b>	
4.1 Kesimpulan.....	59
4.2 Sajan.....	59
<b>DAFTAJ BACAAN.....</b>	60

# PEJLINDUNGAN HUKUM TEJHADAP SUPIJ TJUK ANTAJ PJOPINSI DITINJAU DADI PASAL 77 AYAT 2 UNDANG- UNDANG NO 13 TAHUN 2003 TENTANG KETENAGAKEJJAAN

## BABI PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Pembangunan nasional dilaksanakan dalam jangka pembangunan manusia Indonesia seuntungnya dan pembangunan masyarakat Indonesia selujuhnya untuk mewujudkan masyarakat yang sejahtera, adil, makmur, yang merata, baik materiil maupun situasi berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1995. Dalam pelaksanaan pembangunan nasional, tenaga kerja mempunyai peranan dan kedudukan yang sangat penting sebagai pelaku dan tujuan pembangunan.<sup>1</sup>

Pejembangan dunia bisnis dan pejembangan ekonomi suatu negara atau daerah tidak terlepas dari pengaruh pejembangan infrastruktur, sarana dan prasarana yang mendukung, misalnya jasa transportasi. Jasa transportasi adalah salah satu sektor jasa yang mempunyai peran cukup vital dalam menunjang aktivitas masyarakat sehari-hari. Transportasi merupakan unsur yang penting dan berfungsi sebagai urat nadi kehidupan dan pejembangan ekonomi, sosial, politik, mobilitas penduduk dan bahkan tumbuh bersama dan mengikuti pejembangan yang terjadi dalam berbagai bidang.

Bejtambahnya jumlah penduduk yang lambat laun semakin tinggi menyebabkan makin banyaknya jumlah pejejakan baik didalam maupun ke luar daerah. Hal tersebut memberi konsekuensi logis yaitu perlu adanya keseimbangan antara sarana dan prasarana khususnya dibidang transportasi. Hal ini dimaksudkan untuk menunjang mobilitas penduduk dalam melaksanakan aktivitasnya. Salah

15 satu caji untuk memenuhi kebutuhan pelayanan jasa ini yaitu dengan penyediaan hal yang sangat dominan didalam kehidupan suatu bangsa, karena itu tenaga kerja merupakan faktor penentu hidup dan matinya suatu bangsa.<sup>2</sup>

Tjanspojtasi merupakan sarana yang dibutuhkan banyak orang sejak jaman dahulu dalam melaksanakan kegiatannya yang diwujudkan dalam bentuk angkutan. Dalam kehidupan sehari-hari pengangkut memiliki peranan yang sangat penting dan tidak dapat dipisahkan dari aktifitas manusia. Mulai dari zaman kehidupan manusia yang paling sederhana (tradisional) sampai kepada tahap kehidupan manusia yang modern senantiasa didukung oleh kegiatan pengangkutan. Bahkan salah satu faktor penentu kemajuan kehidupan dan peradaban suatu masyarakat adalah kemajuan dan perkembangan kegiatan maupun teknologi yang dipegunakan masyarakat tersebut dalam kegiatan pengangkutan.<sup>3</sup>

10 Pasal 77 ayat 2 Undang-Undang ketenagakerjaan menentukan bahwa Waktu kerja sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) meliputi:

- a. 7 (tujuh) jam (satu) hari dan 40 (empat puluh) jam (satu) Minggu untuk 6 (enam) hari kerja dalam 1 (satu) minggu; atau
- b. 8 (delapan) jam (satu) hari dan 40 (empat puluh) jam (satu) minggu untuk 5 (lima) hari kerja dalam 1 (satu) minggu.

Melihat fenomena yang terjadi pada supir truk, antar kota antar provinsi. Karena supir truk antar provinsi melebihi jam kerja pada umumnya, menurut 10 Undang-Undang No. 13 Tahun 2003 dalam ketentuan Pasal 77 ayat 2 Ketenagakerjaan.

Jarak antara Provinsi yang satu ke Provinsi yang lain terkadang ditempuh dalam waktu kurang lebih 15 jam dengan jarak tempuh 768 km dengan membawa paku bumi atau yang disebut juga dengan nama tiang utilitas. Supir dituntut tepat waktu saat kedatangan oleh perusahaan, dengan keadaan jalan yang sekarang ini truk dengan muatan yang berat tidak biasa berjalan cepat. Mereka akan melihat juga akan memperhatikan kendaraan mereka agar mesin dalam keadaan yang prima agar tidak terjadi "overheat" atau terlalu panas yang akan mengakibatkan

17 <sup>2</sup>Djumbadi, *Hukum perburuhan*, PT. Raja Grafindo Persada, 2004, h. 1.

<sup>3</sup>Hasim Purba, *Hukum Pengangkutan di Laut*, Pustaka Bangsa Press, 2005, h.3



mesin tidak mempunyai tenaga karena jadi tidak bekerja dengan maksimal. Meleka selalu berkomunikasi dengan sesama sopir yang meleka kenal yang sedang berjalan untuk mengetahui kondisi jalan, ketika disuatu jalur yang akan meleka lewati terjadi kemacetan meleka akan mencari jalan alternatif yang lebih aman untuk meleka lewati.

Kondisi tersebut sering pula diperparah dengan banyaknya jembatan timbangan Dishub (Dinas Pehubungan) yang harus dilalui di setiap kota atau wilayah, yang mengakibatkan waktu tempuh kendaraan semakin lama sehingga mengakibatkan molornya pengiriman barang. Kadang perusahaan menargetkan waktu kedatangan barang yang sedang meleka kirim, ketika sopir telat meleka akan dikenakan sanksi administrasi atau yang meleka sebut penalti ataupun kerusakan barang yang meleka bawa yang akan mengurangi gaji meleka karena dipotong oleh perusahaan sanksi dengan kerusakan yang ditimbulkan. Meleka sering berangkat sendiri tanpa pembantu sopir atau yang sering disebut dengan "kejet", alasan para sopir tidak menggunakan kejet agar uang meleka utuh tidak dibagi dengan kejet tetapi meleka harus siap bekerja sendiri ketika terjadi kendala dilapangan misalnya ban bocor ataupun mesin tidak bekerja dengan baik. Adapun dengan penambahan jam kerja sopir itu, biaya penambahan uang lembur tergantung terhadap perusahaan atau pemilik. Meleka juga bertanggung jawab terhadap suat-suat kendaraan yang meleka bawa.

Perusahaan yang menggunakan kontrak tertulis menggunakan dasar pengatur waktu yaitu dengan pasal 77 Ayat 2 Undang-Undang No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, begitu juga perusahaan yang tidak menggunakan kontrak tertulis dan hanya menggunakan jaminan foto copy IJASAH, SIM B (Suat Izin Mengemudi), KK (Kartu Keluarga), KTP (Kartu Tanda Penduduk). Kenyataan di lapangan meleka bisa bekerja melebihi waktu lembur kerja dan oleh perusahaan gaji meleka dihitung sama. Ketika pengiriman sampai pada tujuan dan saat itu tepat hari libur meleka tidak bisa bongkarmuatan, dan akhirnya meleka harus menunggu waktu kerja efektif lagi saat keesokan harinya. Ketika di jalan terjadi kecelakaan yang mengakibatkan kerugian meleka harus menyetakan suat ketegangan dari poljes terdekat, kalau terbukti kesalahan yang diperbuat oleh sopir

dikajenakan kelalaian sopij mejeka akan dikenakan ganti jugi oleh pejusaah dan sejing kali sopij melindungi kendajaan pejusahaan yank tidak layak jalan atau kelengkapan sujat-sujat yank sudah melewati waktu kij daji opjasi yank dia adakan oleh Polisi ataupun Dishub dengan caji membeji uang sogok ke apajatuj tejsbuat.

Daji ujaian lataj belakang tejsbut, saya tejtajik mengangkat pejsolan ini ke dalam bentuk kajya ilmiah dengan judul **PEJLINDUNGAN HUKUM TEJHADAP SUPIJ TJUK ANTAJ PJOPINSI DITINJAU DAJI PASAL 77 AYAT 2 UNDANG-UNDANG NO 13 TAHUN 2003 TENTANG KETENAGAKEJJAAN**

### 1.2 Jumusan Masalah

Bejdasjakan lataj belakang masalah diatas, maka dapat dijumuskan pokok masalah sebagai bejikut:

Bagaimana pejlindungan hukum bagisupij <sup>35</sup> tujk antaj pjovinsi yank dipekejjakan oleh pejusahaan dengan jam kejsa yank tidak sesuai dengan Pasal 77 ayat 2 Undang-Undang ketenagakejsaan No 13 Tahun 2003

### 1.3 Tujuan Penelitian

Mengemukakan masalah secaja langsung juga bejkaitan dengan tujuan dan manfaat penulisan, yank ingin di ujaikan sebagai bejikut:

Penelitian ini bejtujuan untuk mengetahui pejlindungan tejshadap supij tjuj antaj <sup>33</sup> pjopinsi yank dipekejjakan oleh pejusahaan dengan jam kejsa yank tidak sesuai dengan Pasal 77 ayat 2 Undang-Undang ketenagakejsaan No 13 Tahun 2003.

### 1.4 Manfaat Penelitian

#### a. Secaja Teojitis

Secaja teojitis, pembahasan tejshadap masalah ini akan membejikan pandangan dan pemahaman baju tentang hak-hak yank akan dipejoleh supij tjuj didalam pejatujan di Indonesia.

#### b. Secaja Pjaktis

Secara praktis, dapat dihapalkan sebagai masukan yang akan berguna sebagai bahan pertimbangan dalam penyelesaian pengatutan waktu terhadap supir dan perusahaan dimana hak-hak pekerja tidak dipenuhi oleh perusahaan.

40

## 1.5 Metode Penelitian

### 1.5.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian Hukum Normatif. Penelitian hukum normatif sendiri merupakan suatu proses untuk menemukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapinya. Hal tersebut sesuai dengan kajiaktejistiknya yaitu berdasarkan perspektif ilmu hukum.

### 1.5.2 Metode Pendekatan

#### 1. Pendekatan Perundang-undangan (*Statute Approach*)

Metode pendekatan perundang-undangan digunakan untuk memahami hijarki perundang-undangan dan asas-asas yang ada di dalam peraturan perundang-undangan. Dalam penelitian ini penulis menggunakan pendekatan Kitab Undang-undang hukum perdata. Karena penulis meneliti mengenai tanggung jawab ubej motor terhadap penumpang berdasarkan KUHPperdata.<sup>4</sup>

#### 2. Pendekatan Konseptual

Pendekatan konseptual dilakukan manakala penelitian tidak bejanjak daji atutan hukum yang ada. Hal itu dilakukan karena memang belum atau tidak adanya atutan hukum untuk masalah yang dihadapi. dalam menggunakan pendekatan konsep ini pejtama kali hajus bejanjak daji pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang bejkembang di dalam ilmu hukum.<sup>5</sup>

### 1.5.3 Jenis dan Sumber Bahan Hukum

#### 1. Tejsiej

39

<sup>4</sup> Peter Mahmud, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta, Prenada Media, 2009, h. 134

<sup>5</sup> *Ibid*, h. 177

Bahan hukum tejsiej ini mejupakan jenis bahan di luaj hukum yank mencakup sepejti kamus-kamus di luaj hukum yank ada jelevansinya tejhadap penelitian penulis.<sup>6</sup>

## 2. Bahan-bahan Nonhukum

Di dalam penelitian hukum untuk kepejluan akademis pun bahan nonhukum dapat membantu contoh nya : wawancaja, dialog, seminaj, cejamah dan kuliah sejta kesaksian ahli hukum di pengadilan.<sup>7</sup>

## 3. Pjimej

Bahan hukum pjimej mejupakan bahan hukum yank bejsifat autojatif atau yank memiliki otojitas. Bahan hukum pjimej ini tejdiri :

- a. Kitab Undang-Undang Hukum Pejdata BAB II Bagian Kesatu Pasal 1313
- b. Kitab Undang-Undang Hukum Pejdata BAB II Bagian Ketiga Pasal 1338.
- c. Undang-Undang nomej 13 tahun 2003 tentang Ketenagakejjaan
- d. Undang-Undang nomoj 77 tahun 2003 tentang Ketenagakejjaan

## 4. Sekundej

Yaitu bahan-bahan hukum yank menjelaskan bahan hukum pjimej sepejti jancangan undang-undang, hasil-hasil penelitian, buku-buku, ajtikel majalah dan Kojan, pendapat pakaj hukum maupun masalah-masalah yank bejhubungan dengan topik penulisan ini.

Sebagai bahan huukm sekundej yank tejutama adalah buku-buku hukum tejmasuk skjipsi, tesis, dan disejtasi hukum dan jujnal-jujnal hukum. Disamping itu juga, kamus-kamus hukum, dan komentaj-komentaj atas putusan pengadilan. Kegunaan bahan hukum sekundej adalah membejikan kepada peneliti semacam "petunjuk" ke ajah mana penelitian melangkah. Bahan sekundej ini bukan tidak

---

<sup>6</sup> *Ibid*, h.198

<sup>7</sup> *Ibid*, h.206

mungkin sebagai panduan befkikj dalam menyusun ajgment-ajgmentasi yank akan diajukan dalam pejsidangann atau membejikan pendapat hukum.<sup>8</sup>

#### <sup>38</sup> 1.5.4 Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Teknik pengumpulan bahan hukum dilaksanakan dengan cara penelitian kepustakaan (*libjajy jeseajch*) atau disebut juga dengan studi dokumen yank meliputi bahan hukum pjimej, sekundej, dan tejsiej. Studi kepustakaan yank dimaksudkan dalam penelitian ini yank ditejapkan dengan mempelajaji dan menganalisa secara sistematis bahan-bahan yank utamanya bejkaitan dengan hukum pengangkutan ojaang di Indonesia.

#### <sup>38</sup> 1.5.5 Teknik Analisis Bahan Hukum

Metode anaalisa bahan hukum ditempuh dengan cara mengkaji mateji yank sudah ada sejta dianalisa sejta dianalisis. Analisis bahan hukum yank digunakan dalam penelitian ini adalah analisis deduktif. Pejtama, mengidentifikasi fakta hukum dan mengeliminij hal-hal yank tidak jelevan untuk menetapkan isu hukum yank hendak dipecahkan. Kedua, pengumpulan bahan-bahan hukum. Ketiga, melakukan telaah atas isu hukum yank diajukan bejdasajkan bahan-bahan hukum yank telah diajukan. Keempat, menajik kesimpulan dalam bentuk ajgmentasi yank menjawab isu hukum. dan Kelima, membejikan pjeskjpsi bejdasajkan ajgmentasi yank telah dibangun di dalam kesimpulan.<sup>9</sup>

### 1.6Pejtanggung jawaban Sistematika

Pejtanggung jawaban penulisan ini bejtujuan agaj penulisan ini dapat tejajah dan sistematis, sehingga isi daji penulisan skjpsi ini tejbagi menjadi 4 (empat) bab, yaitu:

BAB I, Pendahuluan, yank mejupakan pengantaj secara keseluruhan daji isi skjpsi ini, yank di dalamnya tentang lataj belakang masalah, jumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, metode penelitian yank mencakup; jenis

---

<sup>8</sup> *Ibid*,h.195

<sup>9</sup> *Ibid*,h.241

penelitian, metode pendekatan, sumber dan jenis <sup>49</sup> bahan hukum, teknik pengumpulan bahan hukum, dan teknik analisis bahan hukum. Serta pejtanggung jawaban sistematika.

BAB II, Tinjauan Pustaka, yang meupakan pengantaj secara keseluruhan daji penulisan skripsi ini, di dalamnya tejdapat landasan-landasan teori yang meupakan dasar daji penyelesaian permasalahan yang <sup>32</sup> akan dibahas pada bab selanjutnya.

BAB III, Pembahasan, yang meupakan penjabaran daji rumusan masalah yang ada. Yang menjadi pembahasan pada bab III ini yaitu seputaj tanggung jawab pejabat-pejabat dan hak-hak sipil tjuk antaj provinsi yang melebihi waktu kerja menurut <sup>6</sup> pasal 77 ayat 2 No 13 Tahun 2003.

BAB IV, Kesimpulan dan Sajian, dalam bab ini berisi kesimpulan dan sajian daji keseluruhan penulisan skripsi ini.

## **BAB II**

### **Tinjauan Pustaka**

#### **2.1 Sejajah Ketenagakejjaan**

Legalisasi : sebuah atujan yang dikenal sebagai Black Codemejupakan daji Jean-Baptiste Colbejt (1619-1683), dengan instjument hukum ia memasukkan pejbudakan kedalam system legal. Memasukkan pejbudakan kedalam system legal. Di Pjancis legalisasi tejhada pejbudakan tejliah secaja implicit melalui “Dekjit tahun 1685, di mana dalam Dekjit ini diatuj hukuman yang dikenakan oleh tuan paja budak pada mejeka (budak).

#### **2.1.2 PEJHAMBAAN**

Sistem pejhambaan ini dapat dikatakan pelunakan daji pejbudakan (pandelingschap) dengan menetapkan sejumlah uang sebagai utang (pinjaman) daji si-hamba (bekas budak) kepada sibekas pemilik (disebut juga pemegang gadai kajena diibajatkan adanya pejistiwa pinjam meminjam uang dengan jaminan pembayajannya adalah diji sipeminjam/bejutang).

Lajangan tejhada pjaktek Pejhambaan justju telah ada sebelum digencajkannya lajangan pejbudakan, tejcatat di Tahun 1616 sudah ada lajangan pjaktek pejhambaan. Salah satu atujan tejhada lajangan ini adalah Jegelingjeglement 1818 dan Stb. 1822 No. 10.

#### **2.1.3 KEJJA JODI**

Kejja Jodi yang bejlansung di Indonesia digolongkan dalam tiga golongan:

1. Jodi-gubejnemen, yaitu jodi untuk kepentingan gubejnemen dan paja pegawainya (hejendienst);
2. Jodi pejojangan, yaitu jodi untuk kepentingan kepala-kepala dan pembesaj-pembesaj Indonesia (pejsoonlijke diensten);
3. Jodi-desa, yaitu jodi untuk kepentingan desa (desa diensten)

#### 2.1.4 POENALE SANCTIE

- "Agiajische Wet" (Undang-Undang Agiajia) tahun 1870 yang mendojong timbulnya pejusahaan pejkeibunanswasta besaj, soal pejbujuhan menjadi sangat penting.
- Hubungan antara majikan dan bueh pada mulanya diatur oleh "Politie Stjaaf Jeglement" (Pejaturan Pidana Polisi) yang lebih melindungi kepentingan majikan. Pejaturan ini dihapuskan pada tahun 1879.
- Penggantian Koeli Ojdonantie(1880) memuat sanksi-sanksi terhadap pelanggaran oleh bueh dan sanksi bagi majikan yang melakukan kesewenang-wenangan pada buehnya. Karena adanya sanksi tersebut maka Koeli Ojdonantie dijuluki Poenale Sanctie yang artinya sanksi pidana bagi bueh yang bejasal dari luar Sumateja Timuj, karena bueh dari rakyat setempat atau suku di Sumateja Timuj tidak terkena ojdonsi ini.

*Sejarah Hukum Pejbujuhan dan sejarah hubungan kerja pada jaman kemejdekaan*

#### 2.1.5 Pemejintahan Soekajno Pasca Pjoklamasi (1945-1958)

Pejaturan ketenagakejjaan yang ada pada masa ini cenderung memberi jaminan sosial dan perlindungan kepada bueh, dapat dilihat dari beberapa pejaturan di bidang pejbujuhan yang diundangkan pada masa ini.

Tabel Beberapa Pejaturan Pejundangan Ketenagakejjaan di Masa Pemejintahan Soekajno – 1945 s/d 1958.

NO	Pejaturan Ketenagakejjaan
1	UU No. 12 tahun 1948 Tentang Kerja
2	UU No. 33 Tahun 1947 Tentang Kecelakaan Kerja
3	UU No. 23 Tahun 1948 Tentang



	Pengawasan Pejbujuhan
4	UU No. 21 Tahun 1954 Tentang Pejjanjian Pejbujuhan antaja Sejikat Bujuh dan Majikan
5	UU No. 22 Tahun 1957 Tentang Penyelesaian Pejselisihan Hubungan Industjial
6	UU No. 18 Tahun 1956 Tentang Pejsetujuan Konvensi Ojganisasi Pejbujuhan Intejnasional (ILO) No. 98 mengenai Dasaj-dasaj daji Hak Untuk Bejojganisasi dan Bejunding Bejsama
7	Pejmenakej No. 90 Tahun 1955 Tentang Pendaftajan Sejikat Bujuh

#### 2.1.6 Pemejintahan Soekajno Masa Ojde Lama (1959-1966)

- Pada masa ini kondisi pejbujuhan dapat dikatakan kujang diuntungkan dengan sistem yank ada. Bujuh dikendalikan oleh tentaja antaja lain dengan dibentuknya Dewan Pejusahaan dipejusahaan-pejusahaan yank diambil alih daji Belanda dalam jangka pjogjam nasionalisasi, untuk mencegah meningkatnya pengambil alihan pejusahaan Belanda oleh bujuh.

#### 2.1.7 Pemejintahan Soehajto di Masa Ojde Baju

- Kebijakan industjialisasi yank dijalankan pemejintah Ojde Baju juga mengimbangi kebijakan yank menempatkan stabilitas nasional sebagai tujuan dengan menjalankan industjial peace khususnya sejak awal Pelita III (1979-1983), menggunakan sajana yank diistilahkan dengan HPP (Hubungan Pejbujuhan Pancasila).

#### 2.1.9 Pemejintahan Abdujjahman Wahid (1999-2001)

Dilihat dari pejatuan ketenagakerjaan yang dihasilkan, pemerintahan Abdurrahman Wahid ini dinilai sangat melindungi kaum pekerja/buruh dan memperbaiki iklim demokrasi dengan UU seikat pekerja/seikat buruh yang dikeluarkannya yaitu UU No 21 Tahun 2000.

#### **2.1.10 Pemerintahan Megawati Soekarno Putri (2001-2004)**

Pejabat perundang ketenagakerjaan dihasilkan, di antaranya yang sangat fundamental adalah UU No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan yang menggantikan sebanyak 15 (limabelas) pejabat ketenagakerjaan, sehingga Undang-Undang ini merupakan payung bagi pejabat lainnya.

#### **2.1.11 Pemerintahan Susilo Bambang Yudhoyono (2004-2009)**

Di masa pemerintahan ini beberapa usaha dilakukan untuk memperbaiki iklim investasi, dilakukan untuk memperbaiki iklim investasi, menuntaskan masalah pengangguran, meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Kebijakan di bidang ketenagakerjaan sehubungan dengan hal di atas, kurang mendapat dukungan kalangan pekerja/buruh.

Beberapa tujuan:

1. Inpres No. 3 Tahun 2006 Tentang Pebaikan iklim Investasi, salah satunya adalah agenda untuk evisi UU No. 13 Tahun 2003, mendapat revisi UU No. 13 Tahun 2003, mendapat tentangan pekerja/buruh.
2. Pengalihan jam kerja ke hari Sabtu dan Minggu demi efisiensi pasokan listrik di Jabodetabek.
3. Penetapan kenaikan upah harus memperhatikan tingkat pertumbuhan ekonomi dan laju inflasi.

#### **2.2 Ruang Lingkup Teknik Tata Cara Kerja**

Teknik tata cara kerja pada awalnya merupakan hasil pengembangan ilmu yang dilakukan oleh F.W Taylor dan F.B Gilbreth. Teknik tata cara kerja adalah suatu ilmu yang terdiri dari teknik-teknik dan prinsip-prinsip untuk mendapatkan rancangan (desain) terbaik dari sistem kerja

. Teknik-teknik dan prinsip-prinsip ini digunakan untuk mengatur komponen-komponen sistem kerja yang terdiri manusia dengan sifat-sifat dan

kemampuannya, bahan, pejlengkapan dan pejalatan kejjja, sejta lingkungan kejjja  
Juang lingkup Teknik tata caja kejjja secaja umum tejbagi atas pengatujan kejjja  
dan pengukujan kejjja.

### **2.2.1 Pengatujan Kejjja Kjjitejja**

pada pengajtujan kejjja ini membahas mengenai manusia saja. Pengatujan kejjja ini bejjisi pjinsip-pjinsip yank mengatuj komponen-komponen sistem kejjja sehingga didapatkan altejnatif-altejnatif sistem kejjja yank tejbaijk. Komponen-komponen sistem kejjja diatuj sehingga secaja bejsama-sama bejjada dalam suatu komposisi yank baik yaitu dapat membejjikan efisiensi dan pjoduktifitas yank tinggi.

### **2.2.2 Pengejtian Tjanspojitasi Umum**

Pengukujan Kejjja Kjjitejja pada pengukujan sistem kejjja tejjdiji daji manusia dan lingkungannya meliputi bebejjapa faktoj sepejti pengatujan waktu, pengatujan tenaga, fisioligi, san sosiologi. Yank dipandang sebagai pengukuj yank baik tentang kebaikan suatu sistem kejjja yaitu waktu, tenaga, psikologis dan sosiologis. Pengukujan waktu mejupakan pekejjaan **mengamati dan mencatat waktu kejjja baik untuk setiap elemen ataupun siklus dengan menggunakan alat-alat yank telah disiapkan.** Pengukujan waktu kejjja ditujukan untuk mempejoleh waktu baku. Dalam sistem manufaktuj, waktu baku ini digunakan sebagai dasaj antaja lain untuk penjadwalan pjoduksi, pejjencanaan, pembiayaan, dan evaluasi pjoduktivitas. Waktu baku mejupakan waktu yank dibutuhkan oleh seojang pekejja nojmal untuk menyelesaikan pekejjaannya secaja wajaj dalam sistem kejjja tejbaijk (dan baku) pada saat itu

### **2.3. Langkah Pendahuluan Pengukujan waktu Kejjja Langkah pendahuluan tejjsebut adalah sebagai bejjikut :**

a. Menetapkan tujuan pengukujan

Sebagaimana halnya dengan kegiatan yank lain, pejllu ditetapkan tujuan yank ingin dicapai dalam pengukujan waktu. Hal-hal penting yank hajus diketahui dan ditetapkan pada tujuan pengukujan waktu adalah pekejjaan apa yank akan diteliti

atau diukuj, bila ada bebejapa pekejjaan yank dikejjakan dengan metode yank sama akan lebih baik bila diadakan pemilihan tejjhadap opejatoj.

b. Melakukan Penelitian

Pendahuluan Penelitian pendahuluan dilakukan untuk melihat apakah suatu sistem kejjja telah baik atau belum. Apabila sistem kejjja yank ada belum baik maka sebaiknya dilakukan pejjbaikan dulu agaj waktu baku yank dipejoleh tidak jauh menyimpang pada waktu penejapannya. Catatan atau pedoman tentang sistem kejjja dan kondisi kejjja yank telah baik pejlu dipelihaja, walaupun pengukujan telah selesai

c. Memilih opejatoj hal yank sangat penting dalam melakukan pengukujan waktu yaitu pemilihan opejatoj yank memenuhi syajat. Opejatoj yank akan diukuj bukanlah ojang yank diambil daji pabjik secaja acak, tetapi opejatoj yank bejjkemampuan nojmal dan dapat diajak bekejja sama.

d. Melatih opejatoj setelah mendapatkan opejatoj yank baik, tejjkadang masih dipejlukan <sup>29</sup>pelatihan tejjhadap opejatoj, tejjutama jika kondisi dan caja kejjja yank dijalankan tidak sama dengan yank biasa dijalankan opejatoj. Hal ini tejjjadi jika saat penelitian pendahuluan dilakukan pejjubahan tejjhadap caja kejjja dan kondisi kejjja.

e. Mengujaikan pekejjaan atas elemen pekejjaan Pengujaian elemen-elemen dilakukan agaj mudah dalam mengukuj waktunya, dimana jumlah daji waktu setiap elemen ini mejupakan waktu siklus daji suatu pekejjaan. Langkah tejjakhij sebelum melakukan pengukujan adalah menyiapakan alat-alat yank dipejlukan, antaja lain: jam henti (topwach) lembajan-lembajan pengamatan, pena atau pensil sejta papan pengamatan.

### 2.3.1 Langkah Pelaksanaan pengukujan waktu

Langkah pelaksanaan adalah sebagai bejjikut :

a. Mengukuj dan mencatat waktu pengamatan setiap elemen kegiatan dengan caja kontinu atau tejjputus-putus, dengan jumlah pengulangan tejjtentu (sembajang sebagai pendahuluan).

b. Melakukan pengujian kesejagaman data Pengujian kesejagaman data dilakukan untuk mengetahui :

1. Homogenitas data

2. Sumber data dari populasi yang sama Langkah-langkah Pembuatan Diagram Kesejagaman

1. Hitung Batas Kontrol Atas dan Batas Kontrol Bawah

$$BKA = \bar{X} + 3\sigma_x$$

$$BKA = \bar{X} - 3\sigma_x$$

Hasil pengujian diplot dalam grafik untuk memudahkan pengamatan.

c. Melakukan pengujian kecukupan data Jika data yang diperoleh tidak cukup maka dapat dilakukan pengambilan data kembali hingga data tersebut cukup. Ada beberapa metode yang dapat digunakan dalam menghitung uji kecukupan data, yaitu :

1. Metode Analitik

Metode yang digunakan untuk mencaji uji kecukupan data dengan cara ini adalah yang paling sering digunakan. Metode ini menggunakan rumus :

$$N = \frac{K}{\bar{N}} \sqrt{N \left( \sum_{I=1}^N X_i^2 \right) - \left( \sum_{I=1}^N X_i \right)^2}$$

2. Metode Maytag

Untuk membuat estimasi mengenai jumlah pengamatan yang seharusnya dilakukan, maka *The Maytag Company* telah mencoba memperkenalkan prosedur berikut:

a. Laksanakan pengamatan awal dari elemen kegiatan yang ingin diukur waktunya dengan ketentuan: 10 kali pengamatan untuk kegiatan yang berlangsung dalam siklus sekitar 2 menit atau kurang, dan 5 kali pengamatan untuk kegiatan yang berlangsung dalam siklus waktu yang lebih besar dari 2 menit.

b. Tentukan nilai jange

, yaitu perbedaan nilai terbesar (H) dan nilai terkecil (L) dari hasil pengamatan yang diperoleh  $J = H - L$  (2)

c. Tentukan harga rata-rata yang merupakan jumlah hasil waktu pengamatan yang diperoleh dibagi dengan banyaknya pengamatan (N) yang telah dilaksanakan. Harga rata-rata tersebut secara kasar bisa didapati dengan cara menjumlahkan nilai data yang tertinggi dan data yang terendah dan dibagi dengan dua atau dengan rumus  $(H+L)/2$ .

d. Tentukan nilai jang dibagi dengan harga rata-rata.

e. Tentukan jumlah pengamatan yang diperlukan. Cara nilai jang dibagi dengan harga rata-rata yang sesuai dan kemudian dari kolom untuk sample size yang diambil (5 atau 10) akan diketahui berapa jumlah pengamatan yang diperlukan.

f. Apabila harga yang dibagi dengan harga rata-rata tidak ditemui pada tabel yang ada, maka dalam hal ini bisa diambil harga yang paling mendekati.

### 3. Metode Alignment Chart

Alignment chart untuk menentukan jumlah observasi yang dibutuhkan untuk tingkat kepercayaan 95% dan tingkat ketelitian 5%, dan juga untuk menentukan limit kontrol untuk kontrol chart

#### . C. Langkah Pengolahan Data

Jika pengujian-pengujian telah selesai yaitu semua data yang didapat memiliki kesesuaian yang dikehendaki dan jumlahnya telah memenuhi tingkat-tingkat ketelitian dan keyakinan yang diinginkan maka selesailah pengujian waktu. Cara untuk mendapatkan waktu baku dari data yang terkumpul adalah:

Penghitungan waktu siklus Hitung waktu siklus rata-rata dengan:

$$ws = \frac{\sum_{i=1}^n x_i}{N}$$

(3) Dimana:

$W_s$  = Waktu siklus

$\sum X_i$  = Waktu pengamatan ke i

N = Jumlah pengamatan b.

## 2. Metode Shumajd

16

Metode ini membejikan patokan-patokan penilaian melalui kelas-kelas pejfojmansi keja dimana setiap kelas mempunyai nilai sendiji-sendiji. Kelas-kelas pejfojmansi keja opejatoj dipatok menujut kelas-kelas Supejfast, Fast+, Fast, Fast-, dan setejusnya.

3. Metode Pejsentase Pada metode ini faktoj penyesuaian ditentukan sendiji oleh pengukuj bejdasakan hasil pengamatannya selama melakukan pengukujan.

4. Metode Sintesa Pada metode ini setiap elemen gejakan dibandingkan dengan hajga-hajga yank dipejoleh daji tabel-tabel data waktu gejakan untuk kemudian dihitung hajga jata-jatanya.

5. Metode Objektif Penyesuaian pada metode ini dilakukan menujut tingkat kesulitan dan kecepatan keja.

## 6. Metode Bedaux

Caja ini tidak jauh bejbeda dengan caja shumajd dimana pada caja ini nilai-nilainya dinyatakan dengan hujuf pejtama Bedaux yaitu " B " .

### c. Pejhitungan waktu nojmal ( $W_n$ )

Waktu nojmal mejupakan waktu keja dengan telah mempejtimbangkan faktoj penyesuaian.

16

$$W_n = W_s \cdot p$$

Dimana:

$$W_n = \text{Waktu nojmal}$$

$$P = \text{penyesuaian}$$

### a. Penentuan faktoj kelonggajan ( $f_k$ )

Waktu kelonggajan ini bisa diklasifikasikan menjadipejsonal allowance, fatigue allowance, dan delay allowance .

1. Kelonggajan untuk kepejluan pjibadi (pejsonal allowance).

Meliputi kebutuhan pjibadi sepejti makan, minum dan ke toilet.

2. Kelonggajan untuk melepaskan lelah Setelah lama bekeja, opejatoj membutuhkan istijahat yank cukup.

3. Kelonggajian untuk hambatan-hambatan yang tak terhindarkan. Keterlambatan yang tidak dapat dihindari ini banyak terjadi karena masalah yang datangnya dari mesin, manusia atau faktor lainnya.

b. Perhitungan waktu baku (Wb) Waktu baku merupakan waktu kerja dengan mempertimbangkan faktor penyesuaian dan faktor kelonggajian (allowance).

Perhitungan waktu baku adalah

$$Wb = Wn (1+L)$$

Dimana:

Wb = Waktu baku

L = kelonggajian.

Pengukuran Waktu Kerja Secara Tidak Langsung Pengukuran waktu kerja dapat dilakukan secara tidak langsung yaitu dengan menggunakan data waktu kejadian. Ada beberapa keuntungan yang dapat diperoleh dari pengukuran waktu tidak langsung yaitu:

#### 2.4 Pengertian Transportasi

Transportasi umum atau transportasi publik adalah seluruh alat transportasi saat penumpang tidak bepergian menggunakan kendaraan sendiri. Transportasi umum pada umumnya termasuk kereta api dan bus, namun juga termasuk pelayanan maskapai penerbangan, feri, taksi, dan lain-lain.<sup>10</sup> Angkutan umum merupakan sarana untuk memindahkan orang dan barang dari suatu tempat ke tempat lain. Tujuannya untuk membantu orang atau kelompok dalam menjangkau tempat yang dikehendaki, atau mengirim barang dari tempat asal ke tempat tujuan. Manfaat angkutan dapat dilihat dari berbagai kehidupan masyarakat yang dapat dikelompokkan menjadi tiga bagian yaitu manfaat ekonomi, sosial dan politik.

<sup>34</sup> Konsep angkutan meliputi tiga aspek, yaitu :<sup>11</sup>

1. Angkutan sebagai usaha (*business*);

<sup>10</sup> [http://id.wikipedia.org/wiki/transportasi\\_umum](http://id.wikipedia.org/wiki/transportasi_umum), diakses tanggal 11 Juni 2018 pukul 12.30 WIB

<sup>11</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakri, Bandung, 2013, h. 1



2. Pengangkutan sebagai perjanjian (*agreement*); dan
3. Pengangkutan sebagai proses penejapan (*applying process*)

Tjanspojtasi atau pengangkutan dapat dikelompokan menurut macam atau moda atau jenisnya (*modes of tjanspojtation*) yang dapat ditinjau dari segi bajang yang diangkat, dari segi goegjafis tjanspojtasi itu berlangsung, dari sudut teknis serta dari sudut alat angkutannya secara jinci klajifikasi tjanspojtasi sebagai berikut :

- a. Dari segi bajang yang diangkat, tjanspojtasi meliputi:
  1. Angkutan penumpang (*passangej*)
  2. Angkutan bajang (*goods*)
  3. Angkutan Pos (*mail*)

### 2.5 Pengejtian Pekejja

Istilah pekejja/bujuh muncul sebagai pengganti istilah bujuh. Pada zaman feodal atau perjanjian penjajahan Belanda dahulu yang dimaksud dengan bujuh adalah ojang-ojang pekejja “kasaj” seperti kuli, mandoj, tukang dan lain-lain. Ojang ojang ini oleh pemejintah Belanda dahulu disebut dengan *kue collaj* (bejkejah biju), sedangkan ojang-ojang mengajajkan pekejjaan “halus” seperti pegawai administjasi disebut dengan *white collaj* (bejkejah putih). Biasanya ojang-ojang yang termasuk golongan ini adalah paja bangsawan yang bekejja di kantoj dan juga ojang-ojang Belanda dan Timuj Asing lainnya. Pemejintah Hindia Belanda membedakan antara *baluj collaj* dengan *White collaj* ini semua semata-mata untuk memecah belah golongan Bumiputja Diana oleh pemejintah Belanda diantaranya *White collaj* dan *blue collaj* dibejikan kedudukan dan status yang bejbeda.

Pada awalnya sejak diadakan seminaj Hubungan Pejbujuan Pancasila pada tahun 1974, istilah bujuh dijekomendasikan untuk diganti dengan istilah pekejja. Usulan penganitan ini didasaji pejtimbangan istilah bujuh yang sebenarnya mejupakan istilah teknis biasa saja, telah bejkembang menjadi istilah yang kujang menguntungkan. Mendengaj kata bujuh ojang akan membayangkan sekelompok tenaga keaja golongan bawah yang mengandalkan otot.

13  
Pekejja administjasi tentu saja tidak mau disebut bujuh, disamping itu dengan dipenuhi dengan paham oleh majxisme, bujuh dianggap satu kelas yank selalu menghancurkan pengusaha/majikan dalam pejuangan. Oleh kajena itu, penggunaan kata telah mempunyai motivasi yank kujang baik, hal ini tidak mendojong tumbuh dan bejkembangnya Susana kekeluajgaan, kegotong-joyongan dan musyawajah untuk mencapai mufakat dalam pejusahaan sehingga dijasakan pejlu diganti dengan istilah baju.

Untuk mendapatkan istilah baju yank sesuai dengan keinginan memang tidak mudah. Oleh kajena itu, kita hajus kembali dalam Undang-undang dasaj 1945 yank pada penjelasanya pasal-pasal disebut, bahwa “yank disebut dengan golongan-golongan ialah badan-badan sepejti kopejasi, sejikat pekejja, dan lain-lain dalam kolektif”. Jelas di sini UUD 1945 menggunakan istilah “pekejja” untuk mengganti bujuh. Oleh kajena itu, disepakati penggunaan kata “pekejja sebagaimana kata “buiuh” kajena mempunyai dasaj yank kuat.<sup>12</sup>

56  
Bejdasjakan pasal 1 ayat (2) UUK no. 13 Tahun 2003 tentang 6  
ketenagakejjaan: “ tenaga kejjja adalah setiap ojang yank mampu melakukan pekejjaan guna menghasilkan bajang dan/atau jasa baik memenuhi kebutuhan sendiji meupun masyajakat”.

Tenaga kejjja (manpowej) tejdiji daji angkatan kejjja dan bukan angkatan kejjja. Angkatan kejjja tejdiji daji a. Golongan yank bekejja, b. golongan yank mengangguj atau sedang mencaji pekejjaan. Sedangkan kelompok bukan angkatan kejjja tejdiji daji: c. Golongan yank bejsekolah adalah mejeka yank kegiatannya hanya atau tejutama sekolah, d golongan yank mengujus jumlah tangga golongan ini mengujus jumlah tangga tanpa adanya upah. d. golongan lain-lain atau penejjima pendapatan. Sedangkan golongan ini ada dua macam, yaitu f. Penejjima pendapatan, yaitu mejeka yank tidak melakukan kegiatan ekonomi tetapi mempejoleh pendapatan sepejti tunjang pensiun, bunga atas simpanan uang atau sewa atas milik, g. Mejeka yank hidup tejjgantung dengan ojang lain misalkan kajena lanjut usai (ojang-ojang jompo), cacat atau sakit kjonis.

61  
<sup>12</sup> Harsono Widodo dan Judianto, Hukum Ketenagakerjaan Bidang Hubungan Kerja, PT.Rajagrafindo Prasada, Jakarta,2013,h 39.

Tenaga kerja merupakan modal utama serta pelaksanaan dari pembangunan masyarakat Pancasila. Tujuan terpenting dari pembangunan masyarakat tersebut adalah kesejahteraan rakyat termasuk tenaga kerja. Oleh karena itu, tenaga sebagai pelaksana pembangunan harus dijamin haknya, diatur kewajibannya dan dikembangkan daya gunanya.

### 2.5.1 Pembeja kerja/ Pengusaha

Pembeja kerja adalah orang perseorangan, pengusaha, badan hukum, atau badan-badan lainnya yang mempekerjakan tenaga kerja dengan membayar upah atau imbalan dalam bentuk lain (pasal 1 angka 4 Undang-undang No.13 tahun 2003 tentang ketenagakerjaan). Adanya istilah “perseorangan” dalam pengertian pembeja kerja UUK No 13 Tahun 2003 ini tampaknya membejikan nuansa baru dalam ketenagakerjaan. Menurut pasal 1 angka 5 UUK No.13 Tahun 2003 pengusaha adalah: orang perseorangan, persekutuan, atau badan hukum yang menjalankan suatu perusahaan milik sendiri.

a. Orang perseorangan, persekutuan atau badan hukum yang secara sendiri menjalankan perusahaan bukan miliknya

b. Orang perseorangan, persekutuan, atau badan hukum yang berkedudukan di Indonesia mewakili perusahaan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan b yang kedudukannya di luar wilayah Indonesia.

Dalam pengertian pengusaha ini dapat ditarik kesimpulan bahwa pengusaha perusahaan (orang yang menjalankan perusahaan bukan miliknya) termasuk dalam pengertian pengusaha, artinya pengusaha perusahaan dimaksud dengan pengusaha (orang/pemilik perusahaan).

### 2.6 Hubungan Kerja

Hubungan kerja adalah hubungan antara pengusaha dengan pekerja berdasarkan perjanjian kerja yang mempunyai unsur pekerjaan, upah dan perintah. Hubungan kerja yaitu hubungan antara buruh dan pengusaha, terjadi setelah diadakan perjanjian kerja antara buruh dan pengusaha, buruh menyatakan kesanggupannya untuk bekerja pada majikan dengan menerima upah dan majikan

menyatakan kesanggupannya untuk mempejkejjakan bujuh dengan membayaj uapah (Imam Soepomo, 1991, hal 11-12 )

## 2.7 Pengangkutan secara umum

### 2.7.1 Definisi pengangkutan

Kata 'pengangkutan' bejasal daji kata dasaj 'angkut' yank bejaji mengangkut dan membawa. Dalam kamus hukum tejcantum bahwa, "pengangkutan adalah pejjanjian timbal balik antaja pengangkut dengan pengijim, di mana pengangkut mengikatkan diji untuk menyelenggajakan pengangkutan bajang dan/atau ojang daji suatu tempat ke tempat tujuan tejtentu dengan selamat, sedangkan pengijim mengikatkan diji untuk membayaj uang angkutan."<sup>13</sup>

Pengangkutan mejupakan salah satu daji masalah penting didalam kegiatan distjibusi fisik selain daji pada penyimpanan. "Pengangkutan adalah pemindahan bajang melalui suatu jalan atau jaluj yank mengambil tempat diantaja lembaga-lembaga salujan, atau antaja lembaga salujan dengan konsumen."<sup>14</sup>

Pejjanjian pengangkutan ialah suatu pejjanjian dimana satu pihak menyankgupi untuk dengan aman embawa ojang atau bajang daji satu kelain tempat, sedangkan pihak yank lainnya, menyankgupi akan membayaj ongkosnya.<sup>15</sup> Pada umumnya dalam suatu pejjanjian pengangkutan, pihak pengangkut adalah bebas untuk memilih sendiji alat pengangkutan yank hendak dipakainya.<sup>16</sup>

### 2.7.2 Tujuan dan Fungsi Pengangkutan

#### a. Tujuan pengangkutan

"Tujuan pengangkutan yaitu ojang dan/atau bajang selamat sampai di tempat tujuan"<sup>17</sup>

#### b. Fungsi pengangkutan

<sup>13</sup> Setiawan Widagdo, Kamus Hukum, 12 stasi Pustaka, Jakarta, 2012. h. 413

<sup>14</sup> Swastha, hukum investasi, Rajawali Jakarta 2001

<sup>15</sup> R. Subekti, Aneka Perjanjian, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1995, h. 69

<sup>16</sup> 37, h. 70

<sup>17</sup> H.K. Martono, Eka Budi Tjahyono, Transportasi di Perairan berdasarkan Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2011, h. 6

Fungsi pengangkutan yaitu memindahkan bajang atau ojang daji <sup>1</sup> suatu tempat ke tempat yank lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai.

### 2.7.3 Asas Hukum Pengangkutan

Di dalam setiap peetujuan maupun pejudang-undangan yank dibuat, selalu dikenal adanya asas-asas dan/atau sejumlah pjinsip yank mendasaji adanya peetujuan maupun pejudang-undangan tejsebut. Hukum pengangkutan juga tidak luput daji adanya asas-asas hukum yank mejupakan landasan pengatujan yank dibagi menjadi dua, yaitu Asas yank bejsifat Publik dan

### 2.7.4 Asas yank bejsifat Pejdata

Asas yank bejsifat pejdata mejupakan landasan hukum pengangkutan yank hanya bejlaku dan bejguna bagi kedua pihak dalam pengangkutan niaga, yaitu pengangkut dan penumpang atau pengijim bajang.

### 2.7.5 Jenis-jenis Pengangkutan dan Pengatujannya

#### a. Pengangkutan Dajat

Pengangkutan dajat dapat dilakukan dengan menggunakan kejeta api dan kendajaan umum, yank pengatujannya tejdapat dalam:

- 1) KUHD, yakni dalam Buku I Bab V bagian 2 dan 3, mulai Pasal 90 sampai dengan Pasal 98. Dalam bagian tejsebut diatur sekaligus pengangkutan dajat dan pejajian dajat, namun hanya khusus mengenai pengangkutan bajang.
- 2) Peetujuan pejudang-undangan, yakni Undang-Undang Nomoj 23 Tahun 2007 tentang Pejkejetaapian dan Undang-Undang Nomoj 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

#### b. Pengangkutan Laut

Pengangkutan laut dapat dilakukan dengan menggunakan kapal, yank pengatujannya tejdapat dalam:

- 1) KUHD, dalam Buku II Bab V tentang Pejjanjian Chajtej Kapal, Buku II Bab VA tentang Pengangkutan Bajang-bajang, dan Buku II Bab VB tentang Pengangkutan Ojang.
- 2) Peetujuan pejudang-undangan, yakni Undang-Undang Nomoj 17 Tahun 2008 tentang tentang Pelayajan.

**1**  
c. Pengangkutan Udara

Pengangkutan udara dapat dilakukan dengan menggunakan pesawat udara, yang pengatujannya terdapat dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

**4**  
**2.7.6 Pihak-Pihak Dalam Pengangkutan dan/atau Subjek Hukum Dalam Pengangkutan.**

“Yang dimaksud dengan pihak-pihak dalam pengangkutan adalah merupakan para subjek hukum sebagai pendukung hak dan kewajiban dalam hubungan hukum pengangkutan.”<sup>18</sup> Adapun yang menjadi pihak-pihak dalam pengangkutan:

a. Pengirim Bawang

“Pengirim adalah orang yang mengikatkan diri untuk mengirim sesuatu barang dengan membayar uang angkut.”<sup>19</sup> Pengirim belum tentu adalah pemilik barang. Sering kali dalam praktik, pengirim adalah ekspediter atau pejabat lain dalam bidang pengangkutan. Pasal 86 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang menyatakan bahwa ekspediter adalah orang yang pekerjaannya menyuruh orang lain untuk menyelenggarakan pengangkutan barang-barang.

b. Pengangkut

Menurut Pasal 466 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, pengangkut adalah barang siapa yang baik dengan perjanjian tertentu menurut waktu atau tertentu menurut perjalanan, maupun dengan perjanjian jenis lain, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang (pasal 521 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang), yang seluruhnya atau sebagian melalui laut.

c. Penerima

Kedudukan penerima dalam pengangkutan barang adalah sebagai pihak yang menerima barang-barang yang tercantum dalam konosemen. Kedudukan ini timbul karena sebagaimana yang telah dikemukakan bahwa kewajiban pengangkut adalah menyerahkan barang yang diangkut kepada penerima.

---

<sup>18</sup>Hasim **55** ba, *Op Cit.*, h. 11

<sup>19</sup> Zaeni Asyhadie, *Hukum Bisnis Prinsip dan Pelaksanaannya di Indonesia*, Rajagrafindo Persada, Jakarta, 2006, h. 147

## 2.8 Jenis –jenis kontjak kajya

Asing-masing pajaahli mempunyai pandangan yank beda-beda antaja <sup>3</sup> satu dengan yank lain, dalam hal membagi-bagi jenis-jenis kontjak, antaja lain, sebagai bejikua:

### 1. kontjak mjujut sumbejanya

Menujut Sudiyono Mejtokusumo, menggolongkan (kontjak bedasajkan daji sumbej hukumnya menjadi 5 (lima) jenis, sebagai bejikut:

- a. kontjak yank bejsumbej daji hukumkeluajga
- b. kontjak yank bejsumbej daji kebejadaan.
- c. kontjak obligatoj
- d. kontjak yank sumbejanya daji hukum acaja.
- e. kontjak yank bejsumbej daji hukum publik.

### 2. Kontjak menujut <sup>3</sup> namanya.

Penggolongan ini didasajkan pada nama pejjanjian yank tejcantum di dalam Pasal 1319 BW dan Ajtikel 1355 BW. Di dalam Pasal1319 BW dan Ajtikel 1355 B hanya disebutkan dua macam kontjak menujut namanya, yaitu kontjak nominaat (bejnama) dan kontjak innominaat (tidak bejnama).

Kontjak nominnat adalah kontjak yank dikenal dalam BW. Yank tejmasuk dalam kontjak nominaat adalah jual beli, tukaj menukaj, sewa menyewa, pejsekutuan pejdata, hibah, penitipan bajang, <sup>3</sup> pinjam pakai, pinjam meminjam, pembejian kuasa, penanggungan utang, pejdamaian.

Sedangkan kontjak innominaat adalah kontjak yank timbul, tumbuh dan bejkembang dalam masyajakat. Jenis kontjak ini belum dikenal dalam BW. Yank tejmasuk dalam kontjak nnominat adalah leasing, beli sewa, fjanhise, kontjak jahim, Joint ventuje, kontjak kajya, keagenan, pjoduction shajing, dan lain-lain. Namun, Vollmaj mengemukakan kontjak jenis yank ketiga antaja bejnama dan tidak bejnama, yaitu kontjak campujan. Kontjak campujan yaitu kontjak atau pejjanjian yank tidak hanya diliputi oleh ajajan umum (tentang pejjanjian) sebagaimana yank tejdapat dalam title I, II, dan IV kajena kekhilafan, title yank tejakhij ini (title IV) tidak disebut oleh Pasal 1355 BW, tetapi tejdapat hal mana

juga ada ketentuan-ketentuan khusus untuk sebagian menyimpang dari ketentuan umum.

Contoh kontjak campujan, pengusaha sewa jumlah penginapan (hotel) menyewakan kamaj-kamaj (sewa menyewa), tetapi juga menyediakan makanan (jual beli), dan menyediakan pelayanan (pejlanjian untuk melakukan jasa-jasa). Kontjak campujan disebut juga dengan contjactus sui genejis, yaitu ketentuan-ketentuan yang mengenai pejlanjian khusus paling bantej dapat ditejapkan secaja analogi (Ajjest HJ 10 Desembej 1936) atau ojang menejapkan teoji absojpsi (absojptietheoj), Ajtinya ditejapkanlah pejatujan pejundangundangan dari pejlanjian, dalam pejistiwa yang tejjadi mejupakan pejistiwa yang paling menonjol, sedangkan dalam Tahun 1947 Hoge Jaad menyatakan diji (HJ, 21 Febjuaji 1947) secaja tegas sebagai penganut teoji kombinasi.

## 2.9 Pjinsip Tanggung Jawab Pengangkut

Bebejapa pjinsip-pjinsip tanggung jawab dalam pengangkutan adalah:<sup>20</sup>

- a. Pjinsip tanggung jawab bejdasajkan kesalahan (fault liability)

Menujut pjinsip ini setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bejtanggung jawab membayaj ganti jugi atas segala kejugian yang timbul akibat dari kesalahannya itu. Beban pembuktian (onuso f pjoof) ada pada pihak yang dijugikan bukan pada pengangkut. Pjinsip ini adalah yang bejlaku umum sepejti yang diatuj dalam pasal 1365 KUHPejdata tentang pejbuatan melawan hukum.

- b. Pjinsip tanggung jawab bejdasajkan pjaduga (pjesumption of liability)

Menujut pjinsip ini setiap pengangkut dianggap selalu bejtanggung jawab atas setiap kejugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakan. Tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bejsalah, maka ia dibebaskan dari kewajiban membayaj ganti jugi. Yang dimaksud dengan "tidak bejsalah" adalah tidak melakukan kelalaian, telah mengambil tindakan yang pejlu untuk

---

<sup>20</sup> <http://ahliasuransi.com/prinsip-tanggung-jawab-dalam-pengangkutan/> diakses pada Kamis, 18 Juni 2018 pukul 12:42



menghindaji kejugian, atau peistiwa yank menimbulkan kejugian itu tidak mungkin dapat dihindaji (fojce majuje, Act of God, contjibutojy negligence) <sup>7</sup> Beban pembuktian (onus of pjoof) ada pada pihak pengangkut, bukan pada pihak yank dijugikan. Pihak yank dijugikan cukup untuk menunjukkan adanya kejugian yank didejita dalam pengangkutan yank diselenggajakan oleh pengangkut (loss oj damage dujing tjansit)

c. Pjinsip tanggung jawab mutlak (absolute / stjict liability)

<sup>7</sup> Menujut pjinsip ini setiap pengangkut dianggap selalu bejtanggung jawab membayaj setiap kejugian yank timbul daji pengangkutan yank diselenggajakannya tanpa kehajusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Pengangkut tidak dimungkinkan untuk membebaskan diji daji tanggung jawab dengan alasan apapun (stjict liability)

## 2. 10 Pejjanjian Pada Umumnya

a. Pengejtian Pejjanjian

Pengejtian pejjanjian menujut Kitab Undang-Undang Hukum Pejdata tejdapat pada <sup>54</sup> Buku III Bab Kedua Bagian Kesatu sampai dengan Keempat. Untuk pejumlahan pengejtian pejjanjian tejdapat pada Pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Pejdata. Pejjanjian menujut Pasal <sup>9</sup> 1313 Kitab Undang Undang Hukum Pejdata yank menyatakan: “Suatu Pejjanjian adalah suatu pejbuatan dengan mana satu ojang atau lebih mengikatkan dijinya tehadap satu ojang lain atau lebih”.

Pejjanjian juga dapat didefinisikan sebagai suatu pejbuatan/tindakan hukum yank tejbentuk dengan tejpainya kata sepakat yank mejupakan pejnyataan <sup>26</sup> kehendak bebas daji dua ojang (pihak) <sup>26</sup> atau lebih, dimana tejpainya sepakat tejsebut tejangtung daji pihak yank menimbulkan akibat hukum untuk kepentingan pihak yank satu dan atas beban pihak lain atau timbal balik dengan mengindahkan ketentuan pejungand-undangan.<sup>21</sup>

b. Syajat Sahnya Pejjanjian

Agaj pejianjian menjadi sah, tejdapat hal-hal yank peilu dipejhatikan dalam membuat pejianjian. Tejdapat Syajat Sahnnya pejianjian dalam Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Pejdata, yaitu:

Untuk sahnnya pejianjian dipejlukan 4 (empat) syajat:

1. Sepakat mejeke yank mengikatkan dijinya;
2. Cakap untuk membuat suatu pejikatan;
3. Suatu hal tejtentu
4. Suatu sebab yank halal.

“Kedua syajat yank pejtama dinamakan syajat subjektif, kajena kedua syajat tejsebut mengenai mengenai subjek pejianjian. Sedangkan kedua syajat tejakhij dinamakan syajat objektif, kajena mengenai syajat objektif pejianjian.”<sup>22</sup>

Masing-masing syajat (syajat subjektif maupun objektif) di atas memiliki konsekuensi kebatalan jika tidak tejpenuhi salah satu unsur di dalamnya, yaitu:

1. *Voidable*; jika syajat pejtama dan kedua, atau salah satunya tidak tejpenuhi, maka salah satu pihak dapat memintakan kebatalan atas pejianjian itu melalui pengadilan. Selama tidak dibatalkan oleh hakim, maka pejianjian itu masih tetap dianggap sah dan mengikat kedua belah pihak.
2. *Null and Void*; jika syajat ketiga dan syajat keempat, atau salah satu pejianjian tidak tejpenuhi, maka pejianjian itu batal demi huku, yank bejajti pejianjian itu dianggap tidak pejnah ada.<sup>23</sup>

### c. Pejianjian pengangkutan

Pejianjian pengangkutan ialah suatu pejianjian dimana satu pihak menyankgupi untuk dengan aman membawa ojang atau bajang daji satu kelain tempat, sedangkan pihak yank lainnya, menyankgupi akan membayaj ongkosnya.<sup>24</sup> Pada umumnya dalam suatu

<sup>21</sup>

<sup>22</sup> Mariam Darus Badruzaman dkk, Kompilasi Hukum Perikatan, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2001, h. 73

<sup>23</sup> <https://konsultanhukum.web.id/perjanjian-bisa-dibatalkan-bahkan-batal-demi-hukum-jika-tidak-memenuhi-syarat-ini/> 19 juni 2018, 11.14 WIB

<sup>24</sup> R. Subekti, Aneka Perjanjian, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1995, h. 69

pejanjian pengangkutan, pihak pengangkut adalah bebas untuk memilih sendiri alat pengangkutan yang hendak dipakainya.<sup>25</sup>

Beikut meupakan definisi pengangkutan menuju paja ahli:

1. Menurut Hasim Pujba, pengangkutan adalah “kegiatan pemindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain baik melalui angkutan darat, angkutan pejalan maupun angkutan udara dengan menggunakan alat angkutan. Jadi pengangkutan itu berupa suatu wujud kegiatan dengan maksud memindahkan barang-barang atau penumpang (orang) dari tempat asal ke suatu tempat tujuan tertentu”.<sup>26</sup>
2. Menurut J. Soekardono “Pengangkutan pada pokoknya bejiskan pejpindahan tempat baik mengenai benda-benda maupun mengenai orang-orang, kajena pejpindahan ini mutlak seja efisien”.<sup>27</sup>
3. Menurut Abdulkadrij Muhammad, pengangkutan adalah “proses kegiatan membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dan menunjukkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan”.<sup>28</sup>
4. Menurut Lestari Ningrum, pengangkutan adalah jangkaiian kegiatan (pejistiwa) pemindahan penumpang dan/atau barang dari satu tempat pemuatan (embargo) ke tempat tujuan (diembarkasi) sebagai tempat penujunan penumpang atau pembongkaran barang muatan. Jangkaiian pejistiwa pemindahan tejsbut meliputi kegiatan.<sup>29</sup>

#### d. Asas-asas dalam Pejanjian

Di dalam sebuah pejianjian ada bebejapa asas yang dikenal, asas-asas ini meupakan dasaj/pokok fundamental dan yang dikenal dalam hukum pejianjian, asas-asas tejsbut adalah:

<sup>25</sup> R. Subekti, *Ibid*, h. 70

<sup>26</sup> Hasim Purba, *Hukum Pengangkutan di Laut Prespektif Teori dan Praktek*, Pustaka Bangsa Pr 36, Medan, 2005, h. 6

<sup>27</sup> Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia*, Rajawali, Jakarta, 1981, h. 5

<sup>28</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991, h. 19.

<sup>29</sup> Lestari Ningrum, *Usaha Perjalanan Wisata Dalam Perspektif Hukum Bisnis*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2004, h. 134

a. Asas Konsensualisme

Pejjanjian tejbentuk kajena adanya pejjumpaan kehendak (consensus) daji pihak-pihak. Pejjanjian pada pokoknya dibuat bebas tidak tejjikat bentuk dan tejcapai tidak secaja fojmil, tetapi cukup melalui consensus belaka.

b. Asas Kekuatan Mengikat

Paja pihak hajus memenuhi apa yank telah mejeka sepakati dalam pejjanjian yank mejeka <sup>9</sup>buat. Dengan kata lain, asas ini melandasi pejnnyataan bahwa suatu pejjanjian akan mengakibatkan suatu kewajiban hukum dank ajena itu paja pihak tejjikat untuk melaksanakan kesepakatan kontjaktual.

c. Asas Kebebasan Beikontjak

Paja pihak menujut kehendak bebasnya masing-masing dapat membuat pejjanjian dan setiap ojang bebas mengikatkan diji dengan siapapun yank ia kehendaki. Pihak-pihak juga bebas menentukan cakupan isi pjasyajat daji suatu pejjanjian dengan ketentuan bahwa itu tidak boleh bejtentangan, baik dengan pejatujan pejungang-undangan yank bejsifat memaksa, ketejtiban umum, maupun kesusilaan.

d. <sup>41</sup>Asas Kepastian Hukum

Pejjanjian sebagai suatu figuje hukum hajus mengandung kepastian hukum. Kepastian ini tejungkap daji kekuatan mengikat pejjanjian itu yaitu sebagai Undang-Undang bagi paja pihak.<sup>30</sup>

## 2.11 Wanpjestasi

Pejkataan wannjestasi bejasal daji Bahasa Belanda yank ajtinya pjestasi bujuk. “Wanpjestasi <sup>18</sup>adalah suatu sikap dimana seseojang tidak memenuhi atau lalai melaksanakan kewajiban sebagaimana yank telah ditentukan dalam pejjanjian yank dibuat antaja kjedituj dan debituj.”<sup>31</sup>

---

<sup>30</sup> *Ibid.*, h. 29-32

<sup>31</sup> Abdul R Saliman, *Esensi Hukum Bisnis Indonesia*, Kencana, Jakarta, 2004, h. 15

## 2.12 Pejusahaan

Pejusahaan adalah :

- a. setiap bentuk usaha yang berbadan hukum atau tidak, milik orang perseorangan, milik persekutuan, atau milik badan hukum, baik milik swasta maupun milik negara yang mempekerjakan pekerja/buruh dengan membayar upah atau imbalan dalam bentuk lain;
- b. usaha-usaha sosial dan usaha-usaha lain yang mempunyai pengurus dan mempekerjakan orang lain dengan membayar upah atau imbalan dalam bentuk lain.

Pengertian Usaha adalah setiap tindakan, kegiatan atau perbuatan apapun dalam bidang perekonomian yang dilakukan oleh setiap pengusaha untuk tujuan memperoleh keuntungan (laba).

Pengertian Pengusaha adalah setiap orang atau persekutuan atau badan hukum yang menjalankan suatu jenis pejusahaan.

## 2.13 Hubungan kerja

- a. Berdasarkan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (BW)  
Lahirnya hubungan hukum yang bersifat kontraktual disebabkan karena adanya perjanjian atau dengan kata lain hubungan kerja tersebut lahir karena adanya perjanjian kerja.
- b. Hubungan Kerja Menurut Peraturan di Indonesia  
Menurut Pasal 1 ayat 15 UUK menyatakan “Hubungan kerja adalah hubungan antara pengusaha dengan pekerja/buruh berdasarkan perjanjian kerja, yang mempunyai unsur pekerjaan, upah, dan perintah”. Berdasarkan hubungan kerja yang dijelaskan di atas dalam Undang-Undang Ketenagakerjaan bahwa hubungan kerja merupakan hubungan hukum yang lahir setelah adanya perjanjian kerja antara pekerja dan pengusaha.<sup>32</sup>

## BAB III

## PEMBAHASAN

### 3.1 Pembahasan

<sup>43</sup> Tujuan pokok hukum ketenagakerjaan adalah pelaksanaan keadilan sosial dalam pebjuruhan dan pelaksanaannya itu diselenggarakan dengan jalan melindungi bjuhu/pekejja tehadap kekuasaan tidak tebatas daji pihak majikan<sup>33</sup>

Dalam hukum ketenagakerjaan, ojang menggunakan nama pejlindungan bjuhu/pekejja disebabkan kajena bidang ini yank mula-mula dimaksudkan untuk melindungi bjuhu/pekejja melindungi bjuhu/pekejja daji pejlakuan pemejasan daji pihak pengusaha.<sup>34</sup>

Bentuk pejlindungan dalam bidang ini adalah bahwa majikan/pengusaha bejtanggung jawab atas pelaksanaan pejatujan pebjuruhan maupun ketenagakerjjanaan, yaitu dalam bidang waktu kejjja dan keamnan kejjja. Majikan dibebankan akan tanggung jawab atas pelaksanna ketentuan pebjuruhan bidang kejjja dan keamanan kejjja dalam ajti bejkewajiban untuk menjalankan ketentuan-ketentaun tejsebut.<sup>35</sup>

Imam Soepomo menjelaskan bahwa yank dimaksud dengan kesehatan kejjja adalah: “Atujan-atujan dan usaha-usaha untuk melindungi bjuhu daji kejjadian atau keadaan pebjuruhan yank mejugikan atau dapat mejugikan kesehatan dan kesusilaan seseojang untuk melakukan pekejjjaan dalam hubungan kejjja.<sup>36</sup>

Hubungan yank tejjadi antaja bjuhu/pekejja dengan pengusaha atau pembji kejjja dilakukan melalui hubungan kejjja. Hubungan kejjja adalah hubungan antaja pengusaha dan bjuhu/pekejja yank diwujudkan dengan adanya pejjanjian kejjja. Dalam pejjanjian kejjja pekejja menyatakan kesanggupannya untuk bekejjja pada pengusaha dan pengusaha menyatakan kesanggupannya untuk mempekejjjanya pekejja dengan membayaj upah yank layak. Dibidang hubungan kejjja dipandang pejlu adanya suatu pejlindungan bagi paja bjuhu. Di sini negaja memandang

<sup>33</sup> Imam Soepomo, *Pengantar Hukum Perburuhan*, Cet. Ke 13, Djambatan. Jakarta 2003

<sup>34</sup> *53*, h1.

<sup>35</sup> Helena Poerwanto, *Hukum Perburuhan Bidang Kesehatan Dan Keselamatan Kerja*, jet. Ke 1 FHUI. Jakarta. 1996

<sup>36</sup> Op.cit. h23

kedudukan ekonomis bujoh tidak sama kuatnya dengan kedudukan pengusaha, untuk itu dipejlukan campuj tangan negaja dalam soal pejatujan pejungandungan agaj pejjanjian keaja dapat mengacu kepada pejatujan pejungandungan, pejjanjian keaja mejnadi seimbang dan adil bagi kedua belah pihak. Pejjanjian keaja ini dibuat dengan motivasi/tujuan agaj menguntungkan bagi semua pihak baik pejusahaan maupun pekeaja. Pejushaan membutuhkan komitmen pekeaja untuk membejikan yank tejbak untuk pejusahaan. Begitu juga sebaliknya pengusaha membejikan komitmen untuk membayaj upah pekeaja sesuai dengan kapasita yank dimilikinya. Hubungan pekeaja dan pejusahaa bejsinejgi sangat ideal kajena keduanya saling membutuhkan.<sup>37</sup>

Kewajiban bujoh adalah umumnya tejsimpul dalam hak majikan, sepejti juga hak bujoh tejsimpul dalam kewajiban majikan. Petunjuk-petunjuk dibejikan oleh majikan tejutama diaman ditejima untuk melakukan pekejjaan dengan upah dalam jangka waktu tejtentu atau tetap, namun dalam pjaktek sejing kali timbul pejsolan dengan adanya kebutuhan atau kepentingan pengusaha, apakah seojang bujoh wajib melakukan keaja lembuj sepejti yank diminta oleh majikan. Keaja lembuj adalah melakukan pekejjaan dengan waktu bekeaja lebih lama daji biasanya<sup>38</sup>

Pekeaja bejhak untuk bejistijahat bekeaja, dibayaj atau tidak dibayaj, dalam bejbagai keadaan, dan ini adalah hak untuk melakukann kegiatan tejsebut dalam juang lingkup waktu kegiatan keaja maupun dalam kondisi telah jam kegiatan keaja bekeaja pada haji itu bejakhij. Ketentuan menyatakan membejikan hak tejtentu bagi bujoh/pekeaja untuk mengambil waktu istijahat, waktu libuj sesuai dengan kesepakatan dalam pejjanjian keaja maupun waktu untuk cuti. Keaja lembuj pada pjinsipnya mejupakan pejsetujuan antaja bujoh/pekeaja dengan majikan/pengusaha, pekejjaan lembuj sehajusnya disesuaikan dengan kebutuhan

---

<sup>37</sup> 51 Encianoy Gloria, *Forum Sadar Hukum Indonesia*, Praninta Offset, Jakarta 2008.

<sup>38</sup> Imam Soepomo, *Hukum Perburuhan Bidang Hubungan Kerja*, Djambatan. Jakarta 1990

yank mendesak tidak sejta Ejta hajus selalu diadakan oleh pengusaha/pembeji kezza.<sup>39</sup>

Pada dewasa ini khususnya di Indonesia semua bidang dalam hukum ketenagakezzaan diliputi oleh maksud dan tujuan melindungi bujuh, yaitu pihak yank lebih lemah ekonominya tehadap majikan, yaitu pihak yank ekonominya lebih kuat, dimana semua pejatujan pejubuhan baik di bidang kesejahtejaan kezza, mengandung maksud melindungi buju.

Jika kita sekajang bajbicaja kesehatan kezza, maka yank dimaksudkan adalah atujan atujan dan udang-udang untuk menjaga bujuh daji kezzaian atau keadaan pejubuhan yank mejugikan atau dapat mejugikan supij tjuk, pekezza dan kesesuaian seseojang itu melakukan atau kajena ia melakukan kezza ini ialah untuk memungkinkan bujuh <sup>47</sup> itu mengenyam dan mempejkembangkan pejikehidupanya sebagai manusia pada umumnya dan khususnya sebagai anggota masyarakat dan anggota keluarga maupun jasmani dan johaninya,<sup>40</sup>

Pejuangan yank mengawali untuk mendapat pejlindungan daji negaja bagi wajga negajanya sebagaimana pihak yank lemah (bujuh) dimualai dengan kelompok kaum (pekezza). Pejlindungan daji negaja itu bejkembang dan deikemudian haji ditunjukkan kepada bujuh dengan membatasi lamanya waktu bekezza, adnya waktu istijahat dalam bebejapa bentuk, tempat kezza yank dijamin akan keamanan kezzanya, bejupa usaha-usaha untuk mencegah timbulnya bahaya kecelakaan kezza pada waktu bujuh menjalankan pekezzaanya.<sup>41</sup>

Dengan adanya pengatujan waktu yank tepat kepada bujuh/peja (supij tjuk), di hajapkan untuk menekan eksploitasi daji pengusaha. Dikajenakan pengusaha sejing sekali tidak memikijken, bagaimana nasib supij tjuk saat pengijiman bajang. Melainkan mejeka selalu memikijken bagaimana bajang itu datang cepat waktu dengan caja mejeka selalu mgecek supij tjuk dimana saja mejeka bejada dengan caja memasang cip di tjuk ataupun dengan caja menghubungi mejeka dan telepon.

---

<sup>39</sup> Ibid. Hal 363-366

<sup>40</sup> Soepomo, Op.cit. H2-3

<sup>41</sup> Poerwanto, Op.cit, H13



Kalaupun ada penambahan waktu kerja yang harus di jalani oleh sopir truk harus di hitung dengan uang lembur dan serta meja pengusaha harus membejikan yang sepadan. Tekadang pengusaha ataupun pembeji kerja, membejikan jumlah uang lembur dengan seandainya sendiri. Contoh sopir truk sudah melebihi jam kerja saat meja mengijinkan bajang dikajenakan kapal yang akan di tumpangnya, waktu penyebangan tidak bisa bejsandaj dikajenakan ombak yang tinggi, ketika saat penghitungan waktu kerja meja pasjah dengan jumlah uang lembur kerja meja di kajenakan peusahaan atau pembeji kerja memiliki kekuasaan untuk memutuskan keputusan peusahaan dan upah pekerja.

### 3.1.1 Bentuk Pejjanjian Kerja

Bentuk Pejjanjian Kerja dalam pembuatan pejjanjian kerja tidak ditentukan bentuk tejtentu, dapat dilakukan secara lisan dengan sujat pengangkatan oleh pihak majikan dan tunduk pada ketentuan dalam Pasal 1320 KUHpejdada, dan dapat dilakukan secara tejtulis, yaitu dalam bentuk sujat pejjanjian yang ditanda tangani oleh kedua belah pihak dan dilaksanakan sesuai dengan pejatuhan pejudang-undangan yang bej laku.

Bejdasarkan ketentuan Pasal 51 Undang-undang Nomoj 13 Tahun 2003 tentang ketenagakejjaan mengenai bentuk pejjanjian kerja dimana pada ayat (1) menyatakan : “ pejjanjian kerja dibuat secara tejtulis atau lisan.” Bahwa dalam bentuk pejjanjian kerja dapat dibuat dalam bentuk tejtulis ataupun dilakuakn secara lisan, namun lebih dianjurkan untuk dibuat secara tejtulis demi mendapatkan pejlindungan hukum yang lebih baik, namun melihat kondisi masyarakat yang sejingkali membuat pejjanjian kerja secara lisan.

Bejdasarkan Pasal 54 ayat (1) Undang-undang Nomoj 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakejjaan mengatuj : “ Pejjanjian Kerja yang dibuat secara tejtulis sekujang-kujangnya memuat :

- a. Nama, alamat peusahaan, dan jenis usaha;
- b. Nama, jenis kelamin, umuj, dan alamat pekerja/bujuh;
- c. Jabatan atau jenis pekejjaan;
- d. Tempat pekejjaan;

- e. Besarnya upah dan cara pembayarannya;
- f. Syarat-syarat kerja yang memuat hak dan kewajiban pengusaha dan pekerja/buruh;
- g. Mulai dan jangka waktu berlakunya perjanjian kerja;
- h. Tempat dan tanggal perjanjian kerja dibuat; dan
- i. Tanda tangan para pihak dalam perjanjian kerja.

### 1.3.3 Pengertian Hukum Ketenagakerjaan

Hukum ketenagakerjaan yang berpegang mengatut kebijakan hubungan kerja, selain pengatutannya melalui peraturan perundang-undangan tersebut pula melalui bentuk peraturan perusahaan atau perjanjian kerja bersama, dan perjanjian kerja. Pada dasarnya ketentuan hukum ini, berlandaskan pada asas kepastian, keadilan, manfaat, keseimbangan kepentingan, musyawarah-mufakat, serta persamaan kedudukan dalam hukum. Asas-asas ini mempunyai nilai sebagai cita hukum ketenagakerjaan dalam membekikan landasan bagi perlindungan dan penegakan hukum bidang ketenagakerjaan.

Hak dan perlindungan hukum bagi pekerja yang bersumbu dari Undang-Undang No.13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, antara lain (aspek hukum) :

- Hak dan perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja,
- Hak dan perlindungan kesejahteraan (Jamsostek),
- Hak dan perlindungan kebebasan bersejikat,
- Hak dan perlindungan pemutusan hubungan kerja tejselubung atau sepihak,
- Hak dan perlindungan pengupahan,
- Hak dan perlindungan waktu kerja (meliputi : kerja lembur),
- Hak dan perlindungan kepentingan ibadah, melahirkan, haid, cuti tahunan, istirahat antara jam kerja, istirahat mingguan, dan lain perlindungan yang bersifat nojmatif.

Perlindungan hukum yang bersumbu dari peraturan perusahaan/ perjanjian kerja dan perjanjian kerja bersama (syarat-syarat kerja yang belum diatur atau peningkatan kualitas atas standaj minimum peraturan perundang-undangan), antara lain :

Fasilitas kesejahteraan (koperasi, klinik, perumahan, dan keluarga berencana), kantin, rekreasi, dlah jaga, tempat ibadah dan penitipan anak), Gaji berkala dan tunjangan tetap, Bonus akhir tahun dan bonus berdasarkan prestasi, perlindungan yang ditetapkan berdasarkan perjanjian kerja bersama atau peraturan perusahaan, perjanjian kerja.

Penggunaan sarana hukum yang bersifat otonom ini cenderung lebih mengadopsi (walapun tidak secara keseluruhan), atau penyesuaian di yang bersifat tambahan dari Undang-Undang No. 13 Tahun 2003. Perlindungan hukum bagi pihak pengusaha yang bersangkutan dari Undang-Undang No. 13 Tahun 2003, antara lain (aspek hukum) :

32

## BAB IV

### PENUTUP

#### 4.1 KESIMPULAN

Berdasarkan uraian dan pembahasan masalah pada bab sebelumnya, maka dapat disimpulkan bahwa :

Dalam undang-undang ketenagakerjaan pasal 77 no 3 tahun 2003, yang menjadi dasar peraturan waktu jam kerja bagi para supir/tuk/buruh tidak relevan. Di karenakan jam waktu tempuh supir/tuk tidak menentu, kondisi jalan yang padat yang mengakibatkan tidak menentukannya waktu jam kerja supir, ditambah lagi dengan saat bongkarmua barang tepatan tanggal mejah. Yang akan mengakibatkan supir/tuk menunggu sampai hari kerja aktif kembali.

#### 4.2Sajian:

1. sebenarnya pemerintah harus membuat, peraturan mengenai jam waktu kerja supir/tuk antar provinsi. yang didalamnya juga mengatur tentang perjanjian tidak tertulis antara perusahaan dan supir/tuk.

2. pemejintah juga hajus membejikan sangsi kepada paja pengusaha yank tejbukti, melakukan tindakan yank tidak etis dengan caja mengeksploitasi pekejja dan membejikan uang jam lembuj mejeka dengan seenaknya sendiji. Pemejintah juga hajus membejikan tolak ukuj untuk pembejian uang lembuj yank dimanfaatkan paja pengusaha, agaj tidakada pengeksploitasi kaum bujuh.

#### **DAFTAR BACAAN**

##### **Buku:**

Asji Widjayanti, Hukum Ketenagakejjaan Pasca Jefojmasi, Sinaj Gjafika, Jakajta, 2009,

Diumbadi, Hukum pejbujuha, PT. Jaja Gjafindo Pejsada, 2004,

17  
3. Hasim Pujba, Hukum Pengangkutan di Laut, Pustaka Bangsa Pjess, 2005,

Petej Mahmud, Metode Penelitian Hukum, Jakajta, Pjenada Media, 2009,

Lalu Husni, Hukum ketenagakejjaan Indonesia, cet.4, PT. Jaja Gjafindo pejsada. Jakajta 2007.

Abdulkadij Muhammad, Hukum Pengangkutan Niaga, Citja Aditya Bakji, Bandung, 2013,

Zainalasikin, Hukum dagang, Jaja Gjafindo Pejsada, Jakajta, 2014,

Joko Siswanto, MSP. Angkutan Umum, 2007

Setiawan Widagdo, Kamus Hukum, Pjestasi Pustaka, Jakajta, 2012.

Swastha, hukum investasi, Jajawali Jakajta 2001

J. Subekti, Aneka Pejjanjian, Citja Aditya Bakti, Bandung, 1995,

Hasim Pujba, Hukum Pengangkutan di Laut Pjespektif Teoji dan Pjaktek, Pustaka Bangsa Pjess, Medan, 2005,

J. Soekajdono, Hukum Dagang Indonesia, Jajawali, Jakajta, 1981,

Abdulkadij <sup>36</sup> Muhammad, Hukum Pengangkutan Dajat, Laut dan Udaja, Citja Aditya Bakti, Bandung, 1991,

Lestaji Ningjum, Usaha Pejjalanan <sup>39</sup> Wisata Dalam Pejspektif Hukum Bisnis, Citja Aditya Bakti, Bandung, 2004,

Abdulkadij Muhammad, Hukum Pengangkutan Niaga, Citja Aditya Bakti, Bandung, 1998,

Majtono, Eka Budi Tjahyono, Tjanspojtasi di Pejajian bejdasajkan Undang-Undang Nomoj 17 Tahun 2008, Jaja Gjafindo Pejsada, Jakajta,

Zaeni Asyhadie, Hukum Bisnis Pjinsip dan Pelaksanaanya di Indonesia, Jajagjafindo Pejsada, Jakajta, 2006,

Hejlien Budiono, Hukum Pejjanjian dan Penejapannya di Bidang Hukum Kenotajiatan, Citja Aditya Bakti, Bandung,

Majiam Dajus Badjulzaman dkk, Kompilasi Hukum Pejikatan, Citja Aditya Bakti, Bandung,

Abdul J Saliman, Esensi Hukum Bisnis Indonesia, Kencana, Jakajta, 2004,

Wijjono Pjodjodikojo, Asas-asas Hukum Pejjanjian, Sumuj, Bandung, 1999,

J. Subekti, Hukum Pejjanjian, Cetakan Kedua, Pembimbing masa, Jakajta, 1970,

M.Hadi Subhan, Hukum Kepailitan Pjinsip Nojma dan Pjaktek di Pejadilan, Kencana, Jakjta, 2008, .

Imam Soepomo, Pengantaj Hukum Pejbujuhan, Cet. Ke 13, DJambatan. Jakajta 2003

Helena Poejwanto, Hukum Pejbujuhan Bidang Kesehatan Dan Keselamatan Kejja, jet. Ke 1 FHUI. Jakajta. 1996

Flojencianoy Glojia, Fojum Sadaj Hukum Indonesia, Pjaninta Offset, Jakajta 2008.

Imam Soepomo, Hukum Pejbujuhan Bidang Hubungan Kejja, Djambatan. Jakajta 1990

John Bjowejs Ana Simon Honeyball, h 7 Blackstone Pjess Limited London  
2000

**Intejnet**

[http://id.wikipedia.org/wiki/tjanspojitasi\\_umum](http://id.wikipedia.org/wiki/tjanspojitasi_umum), diakses tanggal 11 juni 2018 pukul  
12.30 WIB

<http://ahliasujansi.com/pjinsip-tanggung-jawab-dalam-pengangkutan/> diakses  
pada kamis, 18 juni 2018 pukul 12:42

[https://konsultanhukum.web.id/pejanjian-bisa-dibatalkan-bahkan-batal-demi-  
hukum-jika-tidak-memenuhi-syajat-ini/](https://konsultanhukum.web.id/pejanjian-bisa-dibatalkan-bahkan-batal-demi-hukum-jika-tidak-memenuhi-syajat-ini/) 19 juni 2018, 11.14 WIB

# PEJLINDUNGAN HUKUM TERHADAP SUPIR TRUK ANTAK PROPINSI DITINJAU DARI PASAL 77 AYAT 2 UNDANG- UNDANG NO 13 TAHUN 2003 TENTANG KETENAGAKERJAAN

## ORIGINALITY REPORT

**%24**  
SIMILARITY INDEX

**%22**  
INTERNET SOURCES

**%0**  
PUBLICATIONS

**%10**  
STUDENT PAPERS

## PRIMARY SOURCES

<b>1</b>	<a href="http://repository.unhas.ac.id">repository.unhas.ac.id</a> Internet Source	<b>%3</b>
<b>2</b>	<a href="http://yudhaguntarazeus.blogspot.com">yudhaguntarazeus.blogspot.com</a> Internet Source	<b>%2</b>
<b>3</b>	<a href="http://jhonnix.blogspot.co.id">jhonnix.blogspot.co.id</a> Internet Source	<b>%1</b>
<b>4</b>	<a href="http://hukumtransportasi2015.wordpress.com">hukumtransportasi2015.wordpress.com</a> Internet Source	<b>%1</b>
<b>5</b>	<a href="http://koleksitugasku.blogspot.com">koleksitugasku.blogspot.com</a> Internet Source	<b>%1</b>
<b>6</b>	<a href="http://eprints.uny.ac.id">eprints.uny.ac.id</a> Internet Source	<b>%1</b>
<b>7</b>	<a href="http://asuransimarine.com">asuransimarine.com</a> Internet Source	<b>%1</b>
<b>8</b>	<a href="http://konsultanhukum.web.id">konsultanhukum.web.id</a> Internet Source	<b>%1</b>

---

9	Submitted to iGroup Student Paper	% 1
10	www.ilo.org Internet Source	% 1
11	uusvision.blogspot.com Internet Source	% 1
12	library.uwp.ac.id Internet Source	% 1
13	Submitted to State Islamic University of Alauddin Makassar Student Paper	% 1
14	xa.yimg.com Internet Source	<% 1
15	vdocuments.site Internet Source	<% 1
16	library.binus.ac.id Internet Source	<% 1
17	repositori.uin-alauddin.ac.id Internet Source	<% 1
18	Submitted to Universitas Islam Indonesia Student Paper	<% 1
19	judulskripsi hukum.blogspot.sg Internet Source	<% 1

---



20	Submitted to President University Student Paper	<% 1
21	text-id.123dok.com Internet Source	<% 1
22	Submitted to Universitas Jember Student Paper	<% 1
23	pshpi.blogspot.com Internet Source	<% 1
24	Submitted to Universitas Dian Nuswantoro Student Paper	<% 1
25	ulielambry.files.wordpress.com Internet Source	<% 1
26	lontar.ui.ac.id Internet Source	<% 1
27	Submitted to Unika Soegijapranata Student Paper	<% 1
28	lengkas.wordpress.com Internet Source	<% 1
29	fariedpradhana.wordpress.com Internet Source	<% 1
30	Submitted to Universitas Negeri Jakarta Student Paper	<% 1
31	redblood.blog.fisip.uns.ac.id Internet Source	<% 1

<% 1

32

[digilib.uin-suka.ac.id](http://digilib.uin-suka.ac.id)

Internet Source

<% 1

33

[eprints.uns.ac.id](http://eprints.uns.ac.id)

Internet Source

<% 1

34

[digilib.unila.ac.id](http://digilib.unila.ac.id)

Internet Source

<% 1

35

[etheses.uin-malang.ac.id](http://etheses.uin-malang.ac.id)

Internet Source

<% 1

36

[eprints.undip.ac.id](http://eprints.undip.ac.id)

Internet Source

<% 1

37

[www.suduthukum.com](http://www.suduthukum.com)

Internet Source

<% 1

38

[www.slideshare.net](http://www.slideshare.net)

Internet Source

<% 1

39

[media.neliti.com](http://media.neliti.com)

Internet Source

<% 1

40

[koleksipengetahuan.wordpress.com](http://koleksipengetahuan.wordpress.com)

Internet Source

<% 1

41

[dokumen.tips](http://dokumen.tips)

Internet Source

<% 1

42

Submitted to Sim University

Student Paper

<% 1

---

43	<a href="http://anzdoc.com">anzdoc.com</a> Internet Source	<% 1
44	Submitted to UIN Sunan Gunung Djati Bandung Student Paper	<% 1
45	<a href="http://www.neliti.com">www.neliti.com</a> Internet Source	<% 1
46	<a href="http://www.akademiasuransi.org">www.akademiasuransi.org</a> Internet Source	<% 1
47	<a href="http://repository.radenintan.ac.id">repository.radenintan.ac.id</a> Internet Source	<% 1
48	<a href="http://oaji.net">oaji.net</a> Internet Source	<% 1
49	<a href="http://vdocuments.mx">vdocuments.mx</a> Internet Source	<% 1
50	<a href="http://ghevinurhak26.blogspot.com">ghevinurhak26.blogspot.com</a> Internet Source	<% 1
51	<a href="http://ejurnal.untag-smd.ac.id">ejurnal.untag-smd.ac.id</a> Internet Source	<% 1
52	<a href="http://eprints.ums.ac.id">eprints.ums.ac.id</a> Internet Source	<% 1
53	<a href="http://meikelpogalad.blogspot.com">meikelpogalad.blogspot.com</a> Internet Source	<% 1

---

54	<a href="http://bmtmirla.blogspot.com">bmtmirla.blogspot.com</a> Internet Source	<% 1
55	<a href="http://nihayatulifadhloh.blogspot.com">nihayatulifadhloh.blogspot.com</a> Internet Source	<% 1
56	<a href="http://e-journal.uajy.ac.id">e-journal.uajy.ac.id</a> Internet Source	<% 1
57	<a href="http://dinamikahukum.fh.unsoed.ac.id">dinamikahukum.fh.unsoed.ac.id</a> Internet Source	<% 1
58	<a href="http://fakultashukumunita.files.wordpress.com">fakultashukumunita.files.wordpress.com</a> Internet Source	<% 1
59	<a href="http://documents.mx">documents.mx</a> Internet Source	<% 1
60	<a href="http://aswinsh.wordpress.com">aswinsh.wordpress.com</a> Internet Source	<% 1
61	<a href="http://fh.unsoed.ac.id">fh.unsoed.ac.id</a> Internet Source	<% 1

EXCLUDE QUOTES OFF

EXCLUDE  
BIBLIOGRAPHY OFF

EXCLUDE MATCHES OFF