

PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PEKERJA OJEK ONLINE DI INDONESIA

Nikmah Dalimunthe¹, Lidya Thalia²

nikmahdalimunthe@uinsu.ac.id¹, thaliadita95@gmail.com²

Universitas Islam Negeri Sumatra Utara

ABSTRAK

Ojek online telah menjadi fenomena transportasi berbasis teknologi yang tumbuh pesat di Indonesia, menjawab kebutuhan masyarakat akan transportasi yang cepat, murah, dan fleksibel. Namun, status pekerja ojek online sebagai mitra kerja menyebabkan mereka tidak mendapatkan perlindungan hukum yang memadai, termasuk dalam hal keselamatan kerja, jaminan sosial, dan tanggung jawab perusahaan aplikasi. Penelitian ini menggunakan metode hukum normatif dengan pendekatan undang-undang dan konseptual untuk menganalisis perlindungan hukum bagi pengemudi ojek online. Hasil penelitian menunjukkan bahwa meskipun terdapat regulasi seperti Undang-Undang No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan dan Peraturan Menteri Perhubungan No. 12 Tahun 2019, regulasi ini belum sepenuhnya mencakup kebutuhan perlindungan pekerja ojek online. Hubungan kemitraan yang diatur dalam perjanjian kerja antara pengemudi dan perusahaan aplikasi cenderung tidak seimbang, dengan banyak klausul yang berpihak pada perusahaan. Selain itu, minimnya keterlibatan perusahaan dalam memberikan asuransi atau jaminan sosial kepada pengemudi menciptakan risiko yang tinggi, terutama dalam kasus kecelakaan kerja.

Kata Kunci: Kedudukan Hadist; Sistem Ekonomi Islam; Jual Beli Salam.

ABSTRACT

Online motorcycle taxis have become a technology-based transportation phenomenon that is growing rapidly in Indonesia, answering people's needs for fast, cheap and flexible transportation. However, the status of online motorcycle taxi workers as work partners means that they do not receive adequate legal protection, including in terms of work safety, social security and application company responsibility. This research uses normative legal methods with statutory and conceptual approaches to analyze legal protection for online motorcycle taxi drivers. The research results show that even though there are regulations such as Law no. 13 of 2003 concerning Employment and Minister of Transportation Regulation no. 12 of 2019, this regulation does not fully cover the protection needs of online motorcycle taxi workers. The partnership relationship regulated in the employment agreement between the driver and the application company tends to be unbalanced, with many clauses that favor the company. In addition, the company's minimal involvement in providing insurance or social security to drivers creates high risks, especially in cases of work accidents.

Keywords: Hadith Position; Islamic Economic System; Buy And Sell Greetings.

PENDAHULUAN

Transportasi atau pengangkutan adalah industri yang sangat luas dan penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Memahami pentingnya peranan transportasi, maka lalu lintas dan angkutan jalan harus diatur dalam satu system transportasi nasional secara terpadu dan mewujudkan ketersediaan pelayanan transportasi sesuai dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan tingkat pelayanan transportasi yang tertib, nyaman, cepat, lancar dan biaya murah.

Fenomena transportasi online saat ini sedang hangat diperbincangkan, karena pemesanan berbasis aplikasi yang mudah di download oleh pengguna smartphone baik sistem android maupun iOS. Pemesanan melalui aplikasi yang mudah membuat Ojek online diterima dengan cepat di kalangan masyarakat, serta berbagai macam pilihan layanan yang diberikan sehingga mampu memenuhi kebutuhan masyarakat dalam bidang jasa.

Ojek online merupakan sarana pengangkut berbasis teknologi yang memungkinkan pengguna jasa menggunakan jasa dari sarana pengangkut berupa kendaraan bermotor ini dimana saja dan kapan saja. Ojek online beberapa tahun terakhir ini sudah menjadi pekerjaan yang menjanjikan bagi banyak orang baik pria maupun wanita ditengah maraknya pemutusan hubungan kerja (PHK). Pemutusan hubungan kerja dalam hukum ketenagakerjaan merupakan upaya pengakhiran hubungan kerja karena suatu hal tertentu yang mengakibatkan berakhirnya hak dan kewajiban antara buruh/pekerja dengan pengusaha.

Perusahaan ojek online menyatakan bahwa hubungan kerja yang terjadi antara perusahaan nya dengan para pekerja (Driver) bukan antara majikan dan buruh karena para pekerja ojek online dapat menolak pesanan yang masuk dengan kata lain tidak ada keharusan untuk mengerjakannya, dalam hubungan ini perusahaan sering menyebut para pekerja (Driver) ojek online sebagai mitra kerja bukan buruhnya.

Undang – Undang Badan Penyelenggara Jaminan Sosial terbagi menjadi dua Badan Penyelenggara Jaminan Sosial, Badan Penyelenggara Jaminan Sosial yang bergerak di bidang Kesehatan, dan Badan Penyelenggara Jaminan Sosial dalam Ketenagakerjaan. Jaminan sosial ketenagakerjaan dimaksudkan untuk memberikan perlindungan bagi tenaga kerja terhadap risiko sosial-ekonomi yang menimpa tenaga kerja dalam melakukan pekerjaan baik berupa kecelakaan kerja, sakit, hari tua, maupun meninggal dunia. Namun hal ini belum diperhitungkan oleh perusahaan ojek online sebagai perusahaan yang menaungi para pekerja (Driver) ojek online. Belum adanya asuransi terhadap keselamatan para pekerja (Driver) ojek online saat melakukan pekerjaan nya mengakibatkan kurangnya perlindungan dalam hal keselamatan kerja yang diberikan perusahaan terhadap para pekerjanya, padahal angka kecelakaan di jalan terutama untuk sepeda motor terus meningkat setiap tahunnya.

Setiap tenaga kerja harusnya diberikan hak-haknya seperti Badan Penyelenggara Jaminan Sosial guna untuk memberikan rasa aman dalam bekerja dan menjamin dari resiko-resiko kerja yang dapat ditimbulkan pada saat bekerja. Banyaknya pengusaha atau perusahaan yang tidak mengikutsertakan pada program jaminan sosial BPJS para pekerjanya dengan berbagai modus pelanggaran.

Masalah yang muncul sekarang berkenaan dengan kesejahteraan dari para pekerja(driver) ojek online mengenai asuransi kesehatan dan jaminan kecelakaan kerja yang pada saat ini masih belum terpenuhinya kedua aspek tersebut. Dengan terpenuhinya hal tersebut maka sudah pasti akan turut meningkatkan kemakmuran masyarakat dan pekerja ojek online.karena dengan adanya hal tersebut, jaminan kesehatan dan asuransi bagi para pekerja ojek online menjadi lebih terjamin serta terdapat perlindungan dan kepastian hukum.

METODE PENELITIAN

Penelitian yang digunakan adalah penelitian normatif atau penelitian hukum kepustakaan yaitu penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka dengan tipe penulisan deskriptif yang bertujuan untuk menggambarkan tentang suatu hal tertentu yang mengacu kepada norma-norma hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan dan putusan-putusan pengadilan serta norma hukum di masyarakat.

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah Pendekatan UndangUndang (Statute Approach) dan Pendekatan Konseptual (Conceptual Approach). Pendekatan perundang-undangan dilakukan dengan menelaah semua peraturan perundang-undangan dan regulasi yang terkait dengan isu hukum yang sedang saya teliti. Sedangkan pendekatan konseptual beranjak dari pandangan dan doktrin yang

berkembang dalam ilmu hukum.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pengertian Perlindungan Hukum

Menurut Satjipto Rahardjo, perlindungan hukum adalah memberikan pengayoman terhadap hak asasi manusia yang dirugikan orang lain dan perlindungan itu diberikan kepada masyarakat agar dapat menikmati semua hak-hak yang diberikan oleh Hukum. Sedangkan menurut C.S.T. Kansil perlindungan hukum adalah berbagai upaya hukum yang harus diberikan oleh aparat penegak hukum untuk memberikan rasa aman, baik secara pikiran maupun fisik dari gangguan dan berbagai ancaman dari pihak manapun. Philipus M. Hadjon berpendapat bahwa perlindungan hukum adalah suatu tindakan untuk melindungi atau memberikan pertolongan kepada subjek hukum, dengan menggunakan perangkat-perangkat hukum.

Perlindungan hukum merupakan suatu konsep yang universal dari negara hukum. Pada dasarnya, perlindungan hukum terdiri atas dua bentuk, yaitu perlindungan hukum preventif dan perlindungan hukum represif. Pada perlindungan hukum preventif, masyarakat memiliki kesempatan untuk menyatakan keberatan atau pendapat sebelum pemerintah mengambil keputusannya dalam bentuk final. Dengan demikian, perlindungan hukum preventif bertujuan untuk mencegah terjadinya sengketa. Sedangkan perlindungan hukum represif bertujuan untuk menyelesaikan sengketa.

Perlindungan Hukum Preventif yang pada dasarnya diartikan sebagai pencegahan. Perlindungan hukum preventif sangat besar artinya bagi tindak pemerintah yang didasarkan pada kebebasan bertindak karena dengan adanya perlindungan hukum yang preventif pemerintah terdorong untuk bersikap hati-hati dalam mengambil keputusan. Bentuk perlindungan hukum preventif terdapat dalam peraturan perundang-undangan guna mencegah terjadinya suatu pelanggaran serta untuk memberikan batasan-batasan dalam melakukan kewajiban. Perlindungan Hukum Represif berfungsi untuk menyelesaikan sengketa yang telah muncul akibat adanya pelanggaran. Perlindungan ini merupakan perlindungan akhir yang berupa pemberian sanksi terhadap pelanggaran yang telah dilakukan.

Pengaturan Ojek Online Di Indonesia

Pada dasarnya ojek online adalah sama dengan ojek-ojek yang lain, hanya saja ojek online adalah ojek yang terintegrasi dengan internet dalam hal pelaksanaannya yang mana dapat dipesan hanya melalui Aplikasi, definisi ojek sendiri menurut J.S. Badudu dan Sutan Mohammad Zain dalam kamus umum bahasa Indonesia adalah sepeda motor yang dibuat menjadi kendaraan umum untuk membonceng penumpang ketempat tujuannya. Ojek adalah sarana transportasi darat yang menggunakan kendaraan roda dua (sepeda motor) dengan berplat hitam, untuk mengangkut penumpang dari satu tujuan ke tujuan lainnya dengan menarik bayaran. Ojek melayani rute perjalanan sesuai permintaan penumpang. Dalam hal ini ojek adalah bagian dari moda paratransit. Rute perjalanan ojek disesuaikan dengan permintaan pelanggan. Ojek adalah bagian dari moda paratransit. Mode paratransit adalah sarana angkutan yang mempunyai jadwal dan rute perjalanan yang tidak pasti, disesuaikan dengan keinginan penumpang.

Ojek sepeda motor dalam kesehariannya bekerja layaknya angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek. Ojek tidak mempunyai tujuan perjalanan tetap, serta lintasan tetap seperti angkutan orang dengan kendaraan umum dalam trayek yaitu bus umum atau angkutan kota (angkot). Tetapi ojek hanya mengatarkan penumpang sesuai tujuan yang dikehendakinya.

Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek diatur di

dalam Permenhub No. PM 108 Tahun 2017. Dalam Permenhub tersebut tidak menyebutkan sepeda motor sebagai angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek. Dalam Pasal 1 angka 3 menyatakan “Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek adalah angkutan yang dilayani dengan mobil penumpang umum atau mobil bus umum dalam wilayah perkotaan dan/atau kawasan tertentu atau dari suatu tempat ke tempat lain, mempunyai asal dari suatu tempat ke tempat lain, mempunyai asal dan tujuan tetapi tidak mempunyai lintasan dan waktu tetap.” Sehingga ojek dengan menggunakan sepeda motor bukan merupakan angkutan orang dengan kendaraan bermotor tidak dalam trayek. Dalam UU No. 22 Tahun 2009 dan Permenhub No. PM 108 Tahun 2017 tidak menyebutkan larangan beroperasinya ojek sepeda motor. Apabila dilihat dari segi regulasi, ojek sepeda motor tidak mempunyai legalitas untuk beroperasi sebagai angkutan orang, tetapi hanya diakui sebagai kendaraan bermotor umum.

Salah satu perusahaan di Indonesia yang bergerak di bidang bisnis ojek online adalah PT. Go-Jek Indonesia. Dalam Pasal 139 ayat (4) UU LLAJ menyebutkan “Penyediaan jasa angkutan umum dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.” PT. Go-Jek Indonesia merupakan perusahaan berbadan hukum yang berbentuk Perseroan Terbatas (PT) tetapi PT. Go-Jek Indonesia bukan perusahaan yang bergerak di bidang transportasi, melainkan perusahaan teknologi sebagai penyedia aplikasi. Di dalam situs resmi PT. Go-Jek Indonesia menyebutkan “GO-JEK adalah sebuah perusahaan teknologi berjiwa sosial yang bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan pekerja di berbagai sektor informal di Indonesia. Kegiatan GO-JEK bertumpu pada 3 nilai pokok: kecepatan, inovasi, dan dampak sosial.

Bentuk perjanjian kerja antara PT. Gojek dengan mitra pengemudi ojek online mencakup hukum no 13 tahun 2003 mengenai ketenagakerjaan pada dasarnya sudah menata terdapat ataupun tidaknya sesuatu ikatan kegiatan. Pada artikel 1 nilai 14 Hukum no 13 tahun 2003 mengenai ketenagakerjaan mendeskripsikan: “Akad kegiatan merupakan akad antara pekerja atau pegawai dengan wiraswasta ataupun donatur kegiatan yang muat syarat-syarat kegiatan, hak, serta peranan para pihak.”

Sebaliknya bagi KUHPerdara Artikel 1601 a BW menerangkan, “Akad kegiatan yakni sesuatu persetujuan kalau pihak pertama, sang pegawai, mengikatkan diri buat memberikan tenaganya pada pihak lain, ialah tuan, dengan imbalan sepanjang durasi yang khusus”.

Dalam Hukum Ketenagakerjaan, kita hendak ketahui kalau terdapat 3 faktor ikatan kegiatan yang ada dalam akad kegiatan. Ketiganya yakni faktor profesi, faktor imbalan, serta faktor perintah. Semacam suara dari artikel 1 nilai 15 Hukum no 13 tahun 2003 mengenai ketenagakerjaan melaporkan: “Ikatan kegiatan merupakan ikatan antara wiraswasta dengan pekerja atau pegawai bersumber pada akad kegiatan, yang memiliki faktor profesi, imbalan, serta perintah.” Ikatan kegiatan merupakan ikatan antara wiraswasta dengan pekerja atau pegawai bersumber pada akad kegiatan, yang memiliki faktor profesi, imbalan, serta perintah”.

Tanggung Jawab Penyedia Layanan Jasa Transportasi Online Terhadap Driver Ojek Online Yang Mengalami Kecelakaan Di Jalan Raya

Sebagian besar Penyedia jasa layanan menyatakan bahwa mereka bukan merupakan penyedia jasa transportasi dan tidak bertanggung jawab atas keselamatan pengemudi, penyedia jasa layanan dalam hal ini mengklaim hanya sebagai penyambung antara pengemudi dengan penumpang, karena pada kenyataannya Perusahaan penyedia jasa layanan transportasi online di Indonesia terdaftar di Kementerian Hukum dan Hak

Asasi Manusia (Kemenkumham) sebagai perusahaan penyedia jasa aplikasi. Perihal izin, Perusahaan penyedia jasa transportasi Online di Indonesia tidak memiliki izin usaha dibidang transportasi, melainkan mengantongi Surat Izin Usaha Perdagangan. Dengan demikian perusahaan penyedia jasa layanan sebenarnya tidak menyelenggarakan jasa transportasi. Pasal 201 ayat (2) UU No.22 tahun 2009 menyebutkan, “kendaraan bermotor umum harus dilengkapi dengan alat pemberi informasi untuk memudahkan pendeteksian kejadian kejahatan di kendaraan bermotor. Driver ojol dibekali dengan smathphone, dan dalam aplikasi itu sendiri terdapat GPS yang melacak keberadaan driver. Hal ini dikarenakan dalam praktiknya, skema jual beli yang terjadi melalui teknologi aplikasi terbagi menjadi dua jalur, yaitu Transaksi Langsung dan Transaksi melalui penghubung.

Karena pada awal perjanjian perusahaan penyedia jasa layanan dan mitra perusahaan tidak bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan dan kepastian mendapatkan perlindungan jaminan sosial sesuai dengan peraturan perundangundangan tidak dapat diberikan dari penyedia jasa layanan ojek online karena adanya surat perjanjian kemitraan. Selanjutnya, pelaksanaan Perlindungan hukum dialihkan kepada BPJS Ketenagakerjaan dengan mendaftarkan mitranya menjadi peserta sebagai Pekerja Bukan Penerima Upah (PBPU), untuk mengatasi kecelakaan dan sakit apabila dialami oleh Driver Ojek Online, Perusahaan memberikan bentuk swadaya proteksi, dimana swadaya proteksi ini merupakan fitur bagi driver ojek online berupa bentuk perlindungan yang bisa dipilih oleh driver yaitu BPJS maupun Asuransi.

Tanggung Jawab Pt. Gojek Indonesia Terhadap Pengemudi Ojek Online Apabila Mengalami Kecelakaan Kerja.

Tanggung jawab GO-JEK juga berlaku untuk hubungan hukum antara penyedia aplikasi (Perusahaan GO-JEK) dan driver GO-JEK. Seperti yang telah dijelaskan di atas, hubungan antar driver GO-JEK itu sendiri merupakan undang-undang no. 13 Tahun 2013 tidak berlaku. Hubungan antara penyedia aplikasi (perusahaan GO-JEK) dan driver GOJEK adalah hubungan kemitraan, karena peraturan perundang-undangan ini mengatur hubungan antara karyawan dan pemberi kerja. Semua kontrak kontrak sering dijelaskan dalam Pasal 1338 KUHP KUHP yang dijelaskan di atas dalam "semua kontrak yang ditulis untuk mereka yang memproduksinya", tetapi dasar hukum sipil "dasar hukum sipil" Anda bisa kalah. Tidak melanggar persyaratan hukum kontrak yang diadopsi oleh artikel tersebut.

"Perjanjian tersebut berarti bahwa ada persyaratan independen antara para pihak. Dalam hal ini, para pihak dapat bersifat sukarela (sukarela) (sukarela) jika perjanjian itu kaku atau rahasia."

Kontrol tindakan ilegal gratis (paksa, kasar) dan penipuan kontrol (penipuan, kekasih) dan kontrol (penipuan, fokus) Oleh karena itu, hubungan hukum antara perusahaan pemberi permintaan (perusahaan GOJEK) dengan pengemudi GO-JEK adalah hubungan kemitraan, bukan hubungan kerja sebagai pekerja dan pengusaha, seperti misalnya hubungan dibawah UU no. 13. Karena UU No. 13 Tahun 2003 tentang keselamatan dan kerja tidak berlaku bagi driver GO-JEK, semua hak dan kewajiban termasuk perlindungan keselamatan kerja driver GO-JEK yang berlaku adalah perjanjian kerjasama dengan: Penyedia aplikasi (perusahaan GOJEK) yang menggunakan pengemudi GO-JEK.

Dalam Pasal 3 ayat (3)c, GO-JEK menyetujui driver berikut: Mitra menanggung semua risiko dan tanggung jawab yang timbul dari kelalaian Mitra, termasuk keterlambatan layanan pelanggan Mitra, kecelakaan dan kehilangan barang yang mungkin terjadi selama pengiriman. Kewajiban afiliasi yang timbul sehubungan dengan penyediaan layanan kepada pelanggan afiliasi. Afiliasi setuju bahwa baik GI ataupun

AKAB tidak hendak bertanggung jawab atas seluruh bayaran, tercantum bayaran tidak langsung, tercantum kehabisan profit, kehabisan informasi, luka individu ataupun kehancuran properti, terpaut ataupun terpaut dengan pemakaian Aplikasi GO- JEK. Layanan yang diadakan kawan kerja pada klien mereka. Kawan kerja sepakat kalau AKAB tidak hendak bertanggung jawab atas seluruh kehancuran, peranan ataupun kehilangan yang mencuat dari pemakaian ataupun ketergantungan Kawan kerja pada Aplikasi GOJEK ataupun ketidakmampuan Kawan kerja buat mengakses ataupun memakai Aplikasi GOJEK. Sebelumnya, PT GI merupakan perusahaan yang mengelola kerjasama dengan Mitra dan PT AKAB merupakan pemilik dan sekaligus operator Aplikasi GOJEK yang dipergunakan oleh Mitra.

Kawan kerja mengubah kehilangan serta berkomitmen buat melepaskan GI, AKAB, Pegawai GI, Pegawai AKAB, Aliansi GI, serta Aliansi AKAB dari seluruh klaim serta peranan (bila terdapat) yang mencuat dari kelengahan Kawan kerja begitu juga dipaparkan di mari. Pada prinsipnya, seluruh pekerja berkuasa atas proteksi keamanan serta kesehatan kegiatan(“ K3”). Perihal itu diatur dalam artikel 86 bagian 1 graf a UU Ketenagakerjaan nomor 13 tahun 2003. Profesi keamanan kegiatan serta proteksi kegiatan dibidang dilaksanakan buat mencegah keamanan pekerja atau karyawan untuk tercapainya daya produksi kegiatan yang maksimal. Langkah- langkah kesehatan serta keamanan kegiatan didesain buat membenarkan keamanan serta kesehatan pegawai atau pegawai dengan menghindari musibah serta penyakit dampak kegiatan, mengatur situasi beresiko di tempat kegiatan serta mengiklankan kesehatan, penyembuhan serta rehabilitasi. K3 diatur buat awal kalinya buat awal kalinya dalam profesi pada tahun 1970 saat sebelum bertugas.

Dalam perjanjian kerjasama kemitraan tersebut, ditemukan banyak klausula yang hanya berpihak pada Go-Jek dan AKAB serta banyak juga ditemukan kebijakan sepihak, seperti beberapa klausula dalam perjanjian kemitraan di bawah ini :

- a. Pasal 2 (c) Perjanjian Kemitraan “AKAB, sebagai pemilik dari Aplikasi GO-JEK, atas dasar pertimbangannya sendiri, dapat mengubah atau menambahkan Persyaratan dari waktu ke waktu. Perubahan atau penambahan atas Persyaratan tersebut akan berlaku setelah AKAB mengumumkan perubahan atau penambahan Persyaratan tersebut melalui media elektronik ataupun media komunikasi lain yang dipilih AKAB yang dapat mencakup perubahan atau penambahan kebijakan yang sudah ada dalam persyaratan atau syarat dan ketentuan tambahan. Mitra menyetujui bahwa akses atau penggunaan mitra yang berkelanjutan atas Aplikasi GO-JEK maupun kelanjutan kerjasama mitra setelah tanggal pengumuman atas perubahan Persyaratan akan diartikan bahwa mitra setuju untuk terikat oleh Persyaratan, sebagaimana telah diubah atau ditambahkan.”
- b. Pasal 5.2 (c) Perjanjian Kemitraan “Para Pihak setuju dan sepakat bahwa segala perubahan, amandemen atas Perjanjian ini dan Persyaratan (termasuk syarat dan ketentuan untuk penggunaan fitur fitur lain dalam Aplikasi GO-JEK), perubahan mana dapat dilakukan oleh GO-JEK, AKAB atau pihak Afiliasi GO-JEK maupun AKAB atas dasar pertimbangannya sendiri, juga dapat dibuat secara Elektronik. Perubahan atas Perjanjian ini atau Persyaratan akan berlaku setelah GO-JEK atau AKAB mengumumkan perubahan Persyaratan tersebut baik melalui Aplikasi Go-Jek ataupun melalui media lainnya yang dipilih oleh GO-JEK ataupun AKAB dan mitra menyetujui bahwa akses atau penggunaan mitra yang berkelanjutan atas Aplikasi GO-JEK ataupun AKAB setelah tanggal pengumuman atas perubahan syarat dan ketentuan dalam persyaratan akan diartikan bahwa mitra setuju untuk terikat oleh Persyaratan, sebagaimana telah diubah atau ditambahkan.”

Berdasarkan klausula dalam perjanjian kemitraan di atas, dapat diketahui bahwa di dalam perjanjian kemitraan tersebut Go-Jek dalam membuat perjanjian banyak menggunakan “atas dasar pertimbangannya sendiri” yang mana tidak melibatkan mitra sebagai pihak yang mengikatkan diri di dalam perjanjian. Klausula tersebut menyebabkan Go-Jek dan AKAB mempunyai hak untuk kapanpun dapat merubah, menambah, atau menghapus persyaratan dan kebijakan dalam Aplikasi Go-Jek secara sepihak tanpa dirundingkan dengan mitra. Dapat diartikan bahwa mitra menerima persyaratan tanpa turut andil di dalam proses penambahan atau perubahan persyaratan dan/atau kebijakan dalam perjanjian.

Dalam hal ini PT. GO-JEK mengeluarkan kebijakan terkait Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja berupa asuransi yang dikelola bersama dengan pertimbangan Keamanan dan keselamatan kamu saat bekerja adalah prioritas nomor satu bagi GO-JEK. Namun, kita juga tidak dapat memprediksi kejadian buruk yang mungkin Anda temui saat sedang menjalankan order. Sehubungan dengan hal tersebut, GO-JEK bekerja sama dengan Sinarmas (didukung oleh Prodigy) menyediakan Program Asuransi untuk Mitra Gojek dengan harga premi yang terjangkau.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian mengenai perlindungan hukum bagi pekerja ojek online di Indonesia, dapat disimpulkan bahwa meskipun terdapat beberapa regulasi yang mengatur hubungan kerja antara pengemudi ojek online dan perusahaan aplikasi, seperti Undang-Undang No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan dan Peraturan Menteri Perhubungan No. 12 Tahun 2019, perlindungan hukum yang diberikan masih belum memadai.

Pengemudi ojek online umumnya tidak memiliki status sebagai pekerja formal, sehingga hak-hak mereka, seperti upah minimum dan jaminan sosial, sering kali tidak terpenuhi, dari penelitian ini menunjukkan bahwa: keterbatasan perlindungan, tanggung jawab perusahaan.

Saran

Untuk meningkatkan perlindungan hukum bagi pekerja ojek online di Indonesia, beberapa rekomendasi untuk penelitian lanjutan dan kebijakan adalah sebagai berikut: Pengembangan Regulasi Khusus: Pemerintah perlu merumuskan undang-undang khusus yang secara jelas mengatur hak dan kewajiban pengemudi ojek online, termasuk aspek keselamatan kerja dan jaminan sosial. Peningkatan Sosialisasi dan Edukasi: Diperlukan program sosialisasi yang lebih intensif mengenai hak-hak pekerja ojek online agar mereka dapat memahami dan mengakses perlindungan yang tersedia.

DAFTAR PUSTAKA

- C.S.T., K. (1989). Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia. Jakarta: Balai Pustaka.
- Hadjon, P. M. (2011). Pengantar Hukum Administrasi Indonesia. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.
- Husni, L. (2014). Pengantar Hukum Ketenagakerjaan Edisi Revisi. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Muhaimin. (2020). Penelitian Hukum. Mataram University Press, 56-57.
- Muhammad, A. (1998). Hukum Pengangkutan Niaga. Bandung : Citra Aditya Bakti.
- Otti Ilham Khair, C. W. (2020). Analisis UU Cipta Kerja dan Kemudahan Berusaha Bagi UMKM. Syntax Literate; Jurnal Ilmiah Indonesia Vol.7 Nomor.2, 902.
- Satjipto Rahardjo, I. H. (2000). Ilmu Hukum. Bandung: PT Citra Aditya Bakti.
- Zain, J. B. (1994). Kamus Umum Bahasa Indonesia. Jakarta: PT. Integraphic.