
**PERJANJIAN KEMITRAAN PADA TRANSPORTASI ONLINE TERKAIT
UPAYA PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENGEMUDI OJEK ONLINE****Hendy Wibowo¹ dan Habib Adjie²**Universitas Narotama Surabaya, Indonesia¹ dan ²Email: huanggg91@gmail.com¹ dan adjieku61@gmail.com²

Diterima:

**20 Desember
2021**

Direvisi:

**22 Desember
2021**

Disetujui:

**14 Januari
2022****Abstrak**

Perkembangan dunia teknologi dewasa ini semakin berkembang dengan sangat pesat dimana berimbas kepada perkembangan roda kehidupan maupun dunia usaha. Tanpa disadari semua lini kehidupan tidak bisa dijauhkan dari adanya perangkat teknologi atau masyarakat sering menyebut semuanya serba online. Seiring dengan perkembangan teknologi yang diiringi dengan semakin tingginya mobilitas masyarakat, maka transportasi online hadir untuk memberikan kemudahan bagi masyarakat dalam menunjang aktivitas dan mobilitasnya sehari-hari. Penelitian ditujukan untuk menganalisis dan mendeskripsikan hal yang melatarbelakangi adanya perjanjian kemitraan pada transportasi online dan perlindungan hukum terhadap pengemudi ojek online. Penelitian ini menggunakan metode Yuridis Normatif yang berarti pendekatan yang dilakukan berdasarkan bahan hukum utama dengan cara menelaah teori-teori, konsep-konsep, asas-asas hukum serta peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan penelitian ini. Adapun sumber data yang digunakan adalah pengamatan melalui telaah berbagai peraturan perundang-undangan. Berdasarkan analisa yang dilakukan, diperoleh kesimpulan bahwa pelaksanaan perjanjian kemitraan yang mengandung klausula baku pada transportasi online dilihat dari sudut pandang pengemudi atau calon pengemudi ojek online dimana ketika calon pengemudi tersebut keberatan dengan salah satu syarat, maka perjanjian tersebut tidak terlaksana atau dapat dikatakan bahwa para pengemudi ini dengan terpaksa menerima klausula tersebut serta perlindungan hukum terhadap pengemudi ojek online sebagai mitra dari penyedia aplikasi masih kurang optimal, karena dalam perjanjian antara penyedia aplikasi dengan pengemudi hanya memuat hak-hak yang wajib dimiliki penyedia aplikasi dan belum mengatur mengenai kewajiban-kewajiban pihak perusahaan penyedia aplikasi.

Kata kunci: Kemitraan; Transportasi Online; Klausula Baku**Abstract**

The development of the world of technology today is growing very quickly when it impacts the development of the wheels of life whatever the business world. Unconsciously, all lines of life cannot be kept away from the existence of devices or people often call everything online. Along with the development of technology that is increasingly increasing community mobility, online transportation is here to provide convenience for the community in supporting their daily activities and mobility. The research is aimed at analyzing and describing the things that underlie the partnership in online transportation and legal protection for online motorcycle taxi drivers. This research uses the Normative Juridical method which means that the approach is based on the main legal material by examining

theories, concepts, principles of law and legislation relating to this research. The source of the data used is observation through various regulations. Based on the analysis conducted, conclusions are obtained from the implementation of the partnership that contains a standard clause in online transportation that is seen from the perspective of the driver and / or prospective motorbike taxi drivers online where the compilation of prospective motorists is equipped with one of the provisions, then the agreement can be done by these drivers. This permit is also legal protection for online motorcycle taxi drivers as partners of the application provider which is still less than optimal, because in the relationship between the application provider and the driver only provides information about the rights that are required to the application provider and is not yet allowed to use the required application application provider company.

Keywords: Partnership; Online Transportation; Standard clause

Pendahuluan

Perkembangan dunia teknologi dewasa ini semakin tidak terkendali yang berimbas kepada perkembangan roda kehidupan maupun dunia usaha (Basmar et al., 2021). Tanpa disadari semua lini kehidupan tidak bisa dijauhkan dari adanya perangkat teknologi atau masyarakat sering menyebut semuanya serba online (Wibowo, 2020).

Sebagai negara yang memiliki jumlah penduduk yang tinggi, Indonesia juga memiliki banyak jenis transportasi darat seperti bus, kereta api, dan jasa angkutan darat lain (Aminah, 2018). Dalam memenuhi atau menunjang kehidupan sehari-hari, masyarakat Indonesia sangat mengandalkan jasa transportasi bilamana tidak mempunyai kendaraan pribadi atau tidak berkenan menggunakan kendaraan pribadinya, disinilah peran jasa transportasi sangat diperlukan (Maharama & Kholis, 2018).

Seiring dengan perkembangan teknologi yang diiringi dengan semakin tingginya mobilitas masyarakat (Lubis, 2012), maka transportasi online hadir untuk memberikan kemudahan bagi masyarakat dalam menunjang aktivitas dan mobilitasnya sehari-hari (Purwanto, Luthfi, & Aرسال, 2018). Jasa transportasi online merupakan perusahaan penyedia aplikasi jasa transportasi berbasis aplikasi yang memberikan kemudahan akses bagi konsumen dan masyarakat dalam bertransaksi guna pemenuhan kebutuhan akan jasa transportasi (Wahyusetyawati, 2017).

Fenomena yang terjadi di Indonesia terutama di kota-kota besar sebagai titik lahirnya jasa transportasi online tidak lantas memberikan dampak positif bagi masyarakat (Zuama, Dinda, & Pamungkas, 2021). Sebagai pihak yang sama membidangi usaha transportasi, kita sebagai warga masyarakat yang bijak tentu harus melihat secara objektif apakah munculnya jasa transportasi online ini terdapat pihak yang dirugikan atau tidak (Mauludi, 2020). Bilamana terdapat pihak yang dirugikan kita harus mengkaji lebih jauh mengenai dampak perkembangan teknologi tersebut (Kurniawan, 2016). Memang imbas dan dampak yang muncul karena suatu inovasi seringkali sulit diterima oleh berbagai kalangan (Nisa, 2020).

Dilihat dari sudut pandang lahirnya fenomena transportasi online (Furkon, 2017), tentu tidak terlepas dari adanya hubungan pekerjaan yang timbul (Aulia, 2015). Munculnya ojek online ini di tengah-tengah masyarakat, pasti menimbulkan pertanyaan tidak hanya di kalangan akademisi, praktisi maupun mahasiswa, tetapi juga lapisan masyarakat bawah pun memberikan pertanyaan bagaimana bentuk usaha dari ojek online tersebut.

Setelah ditelusuri hubungan hukum antara penyedia aplikasi ojek online yaitu PT. GO-JEK dengan para pengemudi yaitu hubungan kemitraan atau perjanjian kemitraan. Definisi perjanjian kemitraan adalah perjanjian atau hubungan antara dua orang atau lebih yang saling menguntungkan serta kedudukan para pihak tersebut setara.

Guna menjadi bagian dan mitra kerja di transportasi online, seorang pengemudi diharuskan untuk mengikuti syarat dan ketentuan yang telah ditetapkan sebelumnya oleh pihak penyedia aplikasi.

Segala syarat, hak, maupun kewajiban sudah ditentukan oleh pihak aplikasi, jadi pihak mitra dalam hal ini adalah pengemudi ojek online hanya membaca dan setelah itu menyetujui segala syarat dan ketentuan tersebut tanpa adanya negosiasi terlebih dahulu. Berdasarkan hal ini, menurut analisa penulis perjanjian kemitraan yang dianut oleh perusahaan transportasi online dengan pengemudi mengandung klausula baku. Implikasi dari asas kebebasan berkontrak yang dianut dalam hukum perjanjian di Indonesia seharusnya mengakomodasi para pihak untuk saling bernegosiasi mengenai syarat maupun substansi perjanjian sehingga mencapai kata sepakat sebagaimana dimaksud Pasal 1320 KUHPdata.

Selain permasalahan mengenai klausula baku pada perjanjian kemitraan transportasi online, disisi lain juga terdapat permasalahan mengenai bagaimana bentuk perlindungan hukum khususnya terhadap pengemudi transportasi online jika mendapatkan musibah ketika menjalankan pekerjaan sebagai mitra transportasi online. Secara khusus pemerintah telah menjawab permasalahan tersebut dengan mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat. Ketika pengemudi mengalami musibah kecelakaan di jalan, Pasal 16 Permenhub tersebut menyebutkan bahwa apabila pengemudi mengalami kecelakaan akan diberikan santunan serta jaminan sosial ketenagakerjaan sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Jadi pada dasarnya perlindungan hukum terhadap pengemudi dapat terealisasi apabila mendapat dukungan dari berbagai pihak. Namun ketika penerapan tersebut diserahkan terhadap pengemudi ojek online, maka tidak semua pengemudi ojek online mengetahui mengenai aturan tersebut.

Dari fenomena adanya klausula baku pada transportasi online tentu mengakibatkan imbas tersendiri kepada pihak yang tidak seimbang kedudukannya. Dalam hal ini pihak yang tidak seimbang kedudukannya adalah para pengemudi ojek online sebagai mitra kerja dari penyedia aplikasi. Mungkin dari segi pendapatan pengemudi ojek online sedikit lebih banyak dibanding dengan ojek konvensional, tetapi penulis dalam hal ini lebih mengkaji dari sudut hukum perjanjian kemitraan transportasi online di Indonesia. Terlebih secara faktual perjanjian kemitraan tersebut mengandung klausula baku.

Permasalahan kedua sebagai akibat dari ketidakseimbangan salah satu pihak dalam perjanjian kemitraan yaitu dirugikannya dari segi hukum bagi pengemudi ojek online yaitu mengenai perlindungan hukum terhadap hak-hak yang seharusnya diperoleh. Adanya hubungan kemitraan sudah seharusnya para pihak mendapatkan kepastian akan perlindungan dan kepastian akan kesejahteraan. Namun fenomena ojek online dewasa ini cenderung tidak mengakomodasi hak-hak dari pengemudi. Para pengemudi hanya diberikan hak berupa pendapatan sesuai dengan pencapaian yang mereka dapatkan. Tetapi bentuk pemenuhan hak-hak yang lain tidak dapat diberikan oleh pihak penyedia aplikasi sebagai akibat dari adanya klausula baku tersebut. Selain itu apabila pengemudi melakukan komplain kepada pihak penyedia jasa aplikasi, ternyata tuntutan tersebut jarang sekali diakomodasi dan lebih mendengarkan komplain dari konsumen.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan mendeskripsikan pelaksanaan perjanjian kemitraan yang mengandung unsur klausula baku pada transportasi online dan untuk mendeskripsikan dan menganalisis perlindungan hukum terhadap pengemudi ojek online. Penelitian ini bermanfaat untuk mengedukasi kepada para *driver* dan calon *driver* ojek online bahwa pengemudi ojek online tersebut mendapatkan perlindungan dari pemerintah berdasarkan Permenhub Nomor 12 Tahun 2019.

Metode Penelitian

Penelitian ini merupakan kegiatan ilmiah untuk memperoleh pemecahan masalah yang berkaitan dengan kedudukan perjanjian kemitraan pada transportasi online dikaitkan dengan perlindungan hukum terhadap pengemudi ojek online. Metode penelitian yang digunakan yaitu Penelitian Yuridis Normatif yang berarti pendekatan yang dilakukan berdasarkan bahan hukum utama dengan cara menelaah teori-teori, konsep-konsep, asas-asas hukum serta peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan penelitian ini.

Hasil dan Pembahasan

A. Prinsip Perlindungan Hukum

Perlindungan hukum merupakan suatu konsep atau instrumen yang diberikan oleh negara untuk memberikan kepastian terhadap seseorang dan badan hukum/usaha. Dalam rangka pemberian kepastian tersebut dapat meliputi kepastian mengenai hak dan kepastian akan pemberian sanksi sebagai bentuk upaya negara untuk mewujudkan tujuan hukum.

Hukum yang dijalankan oleh penguasa dan seseorang yang mempunyai kewenangan harus diberikan pengawasan serta negara harus hadir untuk memberikan adanya perlindungan hukum terhadap pelaksanaan instrumen penegakan hukum dan pelaksanaan peraturan perundang-undangan yang dijalankan oleh penguasa. Secara etimologis, perlindungan hukum dalam arti luas merupakan pengayoman kepada hak asasi manusia yang merasa dirugikan oleh perbuatan orang lain, negara maupun kebijakan tertentu. Perlindungan hukum tersebut diberikan kepada masyarakat agar dapat menikmati semua hak asasi yang diberikan kepadanya.

Kedudukan hak asasi manusia dalam negara merupakan suatu hak dasar yang wajib dipenuhi oleh negara. Hak asasi manusia merupakan hak dasar dan hak kodrati manusia yang tidak dapat dikurangi atau bahkan dihilangkan sama sekali oleh siapapun. Dalam praktek penerapan hak asasi manusia, terdapat hubungan secara

langsung dengan prinsip dan konsep perlindungan hukum. Hubungan ini didasarkan karena keduanya merupakan kewajiban yang harus diberikan oleh negara.

Sebagai negara hukum sebagaimana dimaksud dalam ketentuan Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, konsep yang diberikan oleh negara hukum terhadap masyarakatnya adalah konsep tujuan kesejahteraan. Dalam hal pemenuhan kesejahteraan tersebut, harus didahului oleh proses-proses atau instrumen yang dapat mewujudkan kesejahteraan tersebut yaitu salah satunya adalah pemenuhan perlindungan hukum. Negara untuk dapat mewujudkan kesejahteraan masyarakatnya harus mempunyai pengayoman secara menyeluruh terhadap segala upaya atau bentuk diskriminasi atau penghilangan hak asasi manusia oleh siapapun.

Prinsip perlindungan hukum terhadap tindakan dan kebijakan pemerintah bertumpu dan bersumber dari konsep tentang pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia karena menurut sejarah dari Barat, lahirnya konsep tentang pengakuan dan perlindungan hukum terhadap hak asasi manusia diarahkan kepada pembatasan-pembatasan dan peletakan kewajiban masyarakat dan pemerintah.

Aspek dominan dalam konsep Barat tentang hak asasi manusia menekankan eksistensi hak dan kebebasan yang melekat pada kodrat manusia dan statusnya sebagai individu, hak tersebut berada di atas negara dan di atas semua organisasi politik dan bersifat mutlak sehingga tidak dapat diganggu gugat. Karena konsep ini, maka sering kali dilontarkan kritik bahwa konsep Barat tentang hak-hak asasi manusia adalah konsep yang individualistik. Kemudian dengan masuknya hak-hak sosial dan hak-hak ekonomi serta hak kultural, terdapat kecenderungan mulai melunturnya sifat individualistik dari konsep Barat.

Dalam merumuskan prinsip-prinsip perlindungan hukum di Indonesia, landasannya adalah Pancasila sebagai ideologi dan falsafah negara. Konsepsi perlindungan hukum bagi rakyat di Barat bersumber pada konsep-konsep *Rechstaat* dan *Rule of Law*. Dengan menggunakan konsepsi Barat sebagai kerangka berfikir dengan landasan pada Pancasila, prinsip perlindungan hukum di Indonesia adalah prinsip perlindungan hukum dan perlindungan terhadap harkat dan martabat manusia yang bersumber pada Pancasila. Prinsip perlindungan hukum terhadap tindak pemerintah bertumpu dan bersumber dari konsep tentang pengakuan dan kedaulatan serta perlindungan hukum terhadap hak asasi manusia karena menurut sejarahnya, lahirnya konsep-konsep tentang pengakuan dan perlindungan terhadap pembatasan-pembatasan dan peletakan kewajiban masyarakat dan pemerintah.

B. Perlindungan Hukum dari Penyedia Jasa Aplikasi Ojek Online Terhadap Pengemudi

Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Menyadari pentingnya peranan transportasi, maka lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam suatu sistem beserta bentuk perlindungan hukumnya dalam suatu sistem nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan ketersediaan jasa transportasi yang sesuai dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, aman, nyaman, cepat, lancar dan biaya terjangkau. Pentingnya pengangkutan ditunjukkan untuk membantu orang dan barang berpindah dari satu lokasi ke lokasi yang lain. Dalam rangka menjalankan kegiatan tersebut, setiap unsur penyelenggaraannya baik itu konsumen, barang, maupun objek serta pengemudi harus mendapatkan hak yang sebagaimana mestinya serta mendapatkan perlindungan hukum.

Kendaraan sepeda motor mampu menyediakan suatu layanan yang sangat baik dan kemajuan teknologi informasi dan komunikasi. Perjanjian-perjanjian ini adalah

perjanjian yang memberikan banyak manfaat pada masyarakat. Eksistensi perjanjian ini berdasarkan prinsip kemanfaatan hukum dan perlindungan. Ditinjau dari segi keselamatan berkendara, sepeda motor terbukti selama beberapa tahun sebagai alat transportasi yang paling banyak terlibat dalam kecelakaan atau akibat yang lainnya.

Fenomena dewasa ini seiring dengan berkembangnya teknologi, kemudahan transportasi di Indonesia sudah terwujud dengan hadirnya inovasi transportasi online. Adanya transportasi tersebut secara langsung memudahkan masyarakat untuk melakukan mobilitas kerja maupun aktivitas lainnya. Semakin banyaknya perusahaan transportasi online yang berlomba-lomba untuk memberikan promo dengan bersaing harga untuk mendapatkan pasar dari masyarakat. Tetapi perlu dikaji serta digaribawahi bahwa dalam hal melaksanakan kegiatan transportasi online tersebut menyimpan sedikit permasalahan yaitu mengenai aspek perjanjian antara pengemudi dengan perusahaan atau penyedia aplikasi serta bagaimana perlindungan hukum bagi pengemudi ojek online tersebut. Bahwa berdasarkan kedua faktor permasalahan tersebut merupakan satu kesatuan yang tak terpisahkan dalam pembahasan permasalahan ini. Yang pertama mengenai kedudukan pihak dalam transportasi online yang secara langsung mempengaruhi bagaimana pemberian perlindungan hukum. Sebagaimana diketahui bahwa bentuk perjanjian dalam transportasi online merupakan bentuk perjanjian kemitraan dimana perjanjian kemitraan itu sendiri adalah perjanjian yang diatur di dalam KUHPerdara yang memberikan hak dan kewajiban kepada para pihak secara seimbang. Namun dalam konteks perjanjian transportasi online terkandung klausula baku yang memberikan syarat dan ketentuan terlebih dahulu dari penyedia aplikasi kemudian baru diserahkan kepada calon pengemudi. Dalam hal perjanjian tersebut tidak melibatkan pihak pengemudi serta penyedia aplikasi hanya membuat perjanjian tersebut secara sepihak.

Ditinjau dari segi perbandingannya, antara perjanjian kemitraan dengan perjanjian kerja sangatlah berbeda. Pun demikian juga berpengaruh terhadap bentuk perlindungan hukum yang diberikan kepada pekerja. Dalam konteks perjanjian transportasi, tidak dikenal istilah pekerja, namun yang dikenal adalah istilah mitra karena jenis perjanjian ini adalah perjanjian kemitraan, sedangkan dalam perjanjian kerja secara jelas diatur dalam UU Ketenagakerjaan. Jadi dalam hal pemenuhan kesejahteraan bagi pekerja atau pengemudi, dalam transportasi online masih mengadopsi dari KUHPerdara serta belum adanya peraturan khusus yang mengatur mengenai bentuk perjanjian dan perlindungan hukum bagi pengemudi.

Jika ingin mengetahui bagaimana bentuk perlindungan hukum yang diberikan oleh penyedia aplikasi terhadap pengemudi ojek online, terlebih dahulu harus memahami mengenai hubungan hukum antara kedua belah pihak tersebut. Hubungan hukum sebagaimana telah dijelaskan dalam pembahasan sebelumnya, antara pihak penyedia aplikasi dengan pengemudi adalah hubungan kemitraan yang berdasarkan perjanjian kemitraan. Oleh karena itu perlindungan hukum terhadap *driver* bukanlah perlindungan hukum bagi pekerja sebagaimana halnya dalam UU Ketenagakerjaan dalam Perjanjian Kerja, melainkan perlindungan hukum sebagai pihak dalam sebuah perjanjian kemitraan.

Menurut dasarnya suatu perjanjian harus disepakati oleh para pihak, termasuk jika ada perubahan juga harus dengan kata sepakat. Apabila salah satu pihak mengubah atau memberikan klausula baku tanpa kesepakatan dari *driver*, maka tentu perbuatan itu merupakan perbuatan melawan hukum.

Lebih lanjut mengenai hubungan hukum antara perusahaan penyedia aplikasi dengan *driver* adalah hubungan kemitraan karena tidak ada unsur upah dan perintah,

sehingga bukan merupakan hubungan kerja. Kemudian hubungan antara penyedia aplikasi dengan pengemudi berdasarkan perjanjian kemitraan, yaitu bentuk umum suatu hubungan hukum antara satu pihak dengan pihak yang lain atas dasar hubungan kemitraan. Hal ini dijelaskan dalam ketentuan umum perjanjian kemitraan adalah Pasal 1338 KUHPerduta, sedangkan ketentuan khusus bisa merujuk pada ketentuan persekutuan perduta dalam Pasal 1618 KUHPerduta yakni hubungan hukum para pihak antara mitra satu dengan lainnya memasukkan suatu modal sebagai pemasukan.

Jika hubungan antara pengusaha dengan penyedia aplikasi dan *driver* adalah hubungan kemitraan, maka Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan dan peraturan perundang-undangan yang lain di bidang ketenagakerjaan tidak berlaku. Ini karena peraturan tersebut mengatur mengenai hal-hal sehubungan dengan pekerja dan pengusaha.

Prinsip perlindungan hukum pada dasarnya harus diberikan oleh Negara dalam hal ini didasarkan pada peraturan perundang-undangan. Merujuk pada pendapat dari Phillipus M. Hadjon, perlindungan hukum pada dasarnya meliputi dua kategori yaitu perlindungan hukum secara preventif dan perlindungan hukum secara represif. Pengertian dari perlindungan hukum secara preventif adalah upaya negara untuk mencegah suatu akibat yang timbul dalam suatu fenomena yang terjadi di tengah-tengah masyarakat. Sedangkan perlindungan hukum secara represif merupakan perlindungan hukum yang diberikan apabila akibat tersebut sudah terjadi, atau dapat dikatakan bahwa peran negara baru muncul dan hadir ketika masyarakat sudah mendapatkan dampaknya secara nyata.

Sebenarnya dalam perlindungan ojek online belum ada secara pasti peraturan perundang-undangan atau peraturan lain yang secara khusus membahas tentang pengemudi ojek online. Sehingga dari pengemudi yang meminta keadilan terhadap pemerintah sering gagal karena faktor regulasi. Secara hakikat, perusahaan penyedia aplikasi hanya menyediakan lapangan kerja tetapi kurang memperhatikan aspek kesejahteraan sampai dengan jenjang karir.

Perlindungan hukum terhadap pengemudi ojek online sebagai mitra dari penyedia aplikasi masih kurang optimal, karena dalam perjanjian antara penyedia aplikasi dengan pengemudi hanya memuat hak-hak yang wajib dimiliki penyedia aplikasi dan belum mengatur mengenai kewajiban-kewajiban pihak perusahaan penyedia aplikasi. Transportasi di Indonesia khususnya mengenai bentuk perjanjian juga menyisipkan perjanjian klausula baku dalam perjanjian kemitraan yang dituangkan dalam kontrak elektronik.

Padahal tidak dapat dipungkiri bahwa keberadaan ojek online ini ada memiliki manfaat di sekitar kita. Mereka beroperasi memanfaatkan penggunaan aplikasi tertentu guna memenuhi permintaan masyarakat atau konsumen akan kebutuhan angkutan umum. Masyarakat pun merasakan sangat senang dan terbantu dengan hadirnya transportasi online, maka untuk itu diperlukan adanya jaminan hak konstitusional dari masyarakat, pengguna dan khususnya pengemudi sebagai ujung tombak transportasi online beroperasi pengemudi ojek online juga mengalami kesenjangan antara hubungan kerja karena tidak dianggap sebagai pegawai. Mereka tidak mendapatkan hak sebagai pekerja meski setiap hari berperang dengan resiko pekerjaan yang tinggi. Pengemudi juga tidak punya kekuatan menawar untuk menentukan kebijakan. Pengemudi merasa bahwa pembuatan kebijakan selalu sepihak dan tidak transparan sehingga tak ada lagi hubungan saling menguntungkan antara dua belah pihak yang bermitra ini.

Akibat tidak adanya perlindungan bahkan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum, para pengemudi ojek online sering terjadi demonstrasi penolakan dari berbagai pihak seperti para ojek konvensional atau bahkan sopir angkot (Putri & Diamantina, 2019). Adanya peristiwa ini tentu tidak selaras dengan inovasi yang digaungkan oleh pendiri transportasi online bahwa moda transportasi difungsikan untuk kesejahteraan umum. Tetapi secara faktual penyedia aplikasi tidak secara optimal memberikan aspek perlindungan hukum.

Bahwa berdasarkan fakta sebagaimana disebutkan diatas bahwa fenomena mengenai perjanjian kemitraan pada transportasi online yang tidak diatur secara jelas dalam peraturan perundang-undangan maupun peraturan yang dibuat antara pihak penyedia aplikasi dengan pengemudi menunjukkan adanya kelemahan dalam hal pemenuhan perlindungan hukum secara preventif. Ketika wacana transportasi online akan diwujudkan di tengah-tengah masyarakat, seharusnya pemerintah sudah menyiapkan peraturan perundang-undangan yang mengakomodasi segala kepentingan dan perlindungan hukum baik preventif maupun represif terutama terhadap pengemudi ojek online meskipun kedudukan dalam hubungan perjanjian merupakan perjanjian kemitraan.

Pada hakikatnya setiap manusia ciptaan Tuhan Yang Maha Esa (YME) terlahir sebagai makhluk yang secara kodrati mendapatkan hak dasar yaitu hak hidup, kebebasan, hak untuk dilindungi, dan hak yang lainnya. Hukum sejatinya harus memberikan perlindungan terhadap semua pihak sesuai dengan status hukumnya karena setiap orang memiliki kedudukan yang sama di hadapan hukum. Setiap aparat penegak hukum jelas wajib menegakkan hukum dan dengan berfungsinya aturan hukum, maka secara tidak langsung pula hukum akan memberikan perlindungan terhadap setiap hubungan hukum atau segala aspek dalam kehidupan masyarakat yang diatur oleh hukum itu sendiri.

Menurut Fitzgerald, teori perlindungan hukum Salmond bahwa hukum bertujuan mengintegrasikan dan mengkoordinasi berbagai kepentingan dalam masyarakat karena dalam suatu lalu lintas kepentingan, perlindungan terhadap kepentingan tertentu dapat dilakukan dengan cara membantai berbagai kepentingan dilain pihak. Kepentingan hukum adalah hukum memiliki kekuasaan tertinggi dalam hal mengurus kepentingan dan hak manusia sehingga dapat menentukan kepentingan manusia mana yang perlu diatur dan dilindungi. Perlindungan hukum harus melihat tahapan bahwa perlindungan hukum itu lahir berdasar peraturan dan ketentuan hukum yang berasal dari kesepakatan masyarakat untuk mengatur hubungan antar masyarakat atau antara perseorangan dan pemerintah. Menurut Satjipto Raharjo, perlindungan hukum adalah memberikan pengayoman terhadap hak asasi manusia (HAM) yang dirugikan orang lain dan perlindungan itu diberikan kepada masyarakat agar dapat menikmati semua hak-hak yang diberikan oleh hukum.

Pola kemitraan dengan bagi hasil yang digunakan Gojek untuk mengikatkan diri dengan mitra sampai saat ini belum diatur secara khusus dalam regulasi di Indonesia. Berbeda halnya dengan pola kemitraan waralaba yang telah diatur di dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 42 Tahun 2007 tentang Waralaba (selanjutnya disebut PP No. 42 Tahun 2007) yang terdiri dari 9 Bab di dalamnya yang dimana memuat ketentuan umum, kriteria, perjanjian waralaba, kewajiban pemberi waralaba, pendaftaran, pembinaan dan pengawasan, sanksi, ketentuan peralihan, dan ketentuan penutup.

Dengan diaturnya waralaba dalam PP No. 42 Tahun 2007 maka pemerintah telah memberikan perlindungan hukum secara preventif baik itu kepada pemberi waralaba ataupun penerima waralaba, bahkan diterapkan juga sanksi bagi pihak yang

melanggar untuk meminimalisir terjadinya ketidakadilan dalam pelaksanaan perjanjian waralaba. Diaturnya waralaba tentunya tidak lepas dari menjamurnya usaha dengan menggunakan pola waralaba seperti contohnya adalah KFC, Mc Donalds dan lain sebagainya. Itulah yang mendasari pemerintah untuk kemudian membuat peraturan tentang waralaba.

Gojek semakin lama semakin berkembang dengan pesat (Sastrapraja, 2019). Puluhan ribu orang sudah mengikatkan diri dalam perjanjian kemitraan dengan pola bagi hasil tersebut. Tidak hanya Gojek, Grab pun juga menggunakan pola kemitraan bagi hasil. Hal ini yang mendasari bahwa seharusnya pemerintah juga harus membuat peraturan yang mengatur tentang pola kemitraan bagi hasil seperti halnya pola kemitraan waralaba. Salah satunya dengan cara memberikan semacam guidelines (panduan) dalam pembuatan perjanjian kemitraan di dalam peraturan tersebut. Dengan adanya guidelines yang diberikan pemerintah, diharapkan tidak ada pihak yang dirugikan atau terpaksa.

Dalam hal adanya perselisihan atas perjanjian kemitraan sehubungan dengan penafsiran perjanjian apabila timbul perselisihan sehubungan dengan penafsiran dan pelaksanaan dari Perjanjian ini maka Gojek dan mitra sepakat untuk menyelesaikan perselisihan dimaksud secara musyawarah. Langkah yang diambil ketika perselisihan tidak dapat diselesaikan secara musyawarah maka dengan tidak mengurangi hak Gojek, dan mitra sepakat untuk menyelesaikan perselisihan, mengajukan laporan, gugatan atau tuntutan baik perdata maupun pidana melalui Pengadilan Negeri, Kepolisian dan instansi terkait lainnya dalam wilayah Negara Republik Indonesia.

Kemudian dalam hal sebelum terjadinya permasalahan antara penyedia aplikasi dengan pengemudi, maka penyedia aplikasi harus memperhatikan ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat (selanjutnya disebut Permenhub). Khususnya Pasal 14 mengenai adanya upaya preventif yang harus diberlakukan oleh penyedia aplikasi terhadap pengemudi. Berikut merupakan ketentuan dalam Pasal 14, yaitu :

- 1) Perusahaan aplikasi harus membuat standar, operasional dan prosedur dalam penghentian operasional sementara (suspend) dan putus mitra terhadap pengemudi
- 2) Standar, operasional dan prosedur sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memuat :
 - a. Jenis sanksi penghentian operasional sementara dan putus mitra
 - b. Tingkatan pemberian sanksi penghentian operasional sementara dan putus mitra
 - c. Tahapan pemberian sanksi penghentian operasional sementara dan putus mitra
 - d. Pencabutan sanksi penghentian operasional sementara.
- 3) Standar, operasional dan prosedur sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sebelum ditetapkan terlebih dahulu dilakukan pembahasan dengan mitra kerja
- 4) Standar, operasional, dan prosedur yang telah ditetapkan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) harus disosialisasikan kepada mitra kerja oleh Perusahaan Aplikasi.

Bahwa berdasarkan ketentuan pasal 14 Permenhub tersebut, diketahui bahwa maksud tersirat dari pasal tersebut adalah perusahaan harus memberikan perlindungan represif terhadap pengemudi. Bentuk perlindungannya adalah apabila terjadi kecelakaan di jalan dengan dan tanpa membawa penumpang, maka penyedia aplikasi tidak diperbolehkan untuk memutus mitra atau penghentian sementara terhadap pengemudi kecuali sebelumnya telah dilakukan musyawarah dan / atau sosialisasi terlebih dahulu. Kemudian apabila terjadi selisih paham antara penyedia aplikasi dengan pengemudi atas tindakan sepihak penyedia aplikasi, maka pengemudi dalam hal ini yang merasa dirugikan dapat mengajukan gugatan perbuatan melawan hukum terhadap penyedia

aplikasi berdasarkan pasal 1365 KUHPerduta. Selain itu, pengemudi dapat pula untuk memilih alternatif penyelesaian sengketa sebagaimana dalam Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa dengan dapat memilih alternatif mediasi, konsiliasi, negosiasi, maupun arbitrase.

Sedangkan jika penyelesaian sengketa atau selisih paham timbul antara penyedia aplikasi dengan pengemudi ojek online, maka terlebih dahulu harus melihat hubungan hukum apa yang terjadi dan yang mendasari kedua belah pihak. Dalam konteks ketenagakerjaan, penyelesaian sengketa tidak dapat diterapkan terhadap mekanisme bipartit, tripartit maupun Pengadilan Hubungan Industrial karena hubungan hukum antara penyedia aplikasi dengan pengemudi adalah perjanjian kemitraan dan bukan perjanjian kerja. Sehingga terhadap Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan tidak dapat diterapkan dalam permasalahan ini.

Kesimpulan

Kesimpulan yang dapat diambil berdasarkan pembahasan permasalahan perjanjian kemitraan yang menyangkut adanya perlindungan hukum terhadap pengemudi ojek online adalah pelaksanaan perjanjian kemitraan yang mengandung klausula baku pada transportasi online dilihat dari sudut pandang pengemudi atau calon pengemudi ojek online adalah bahwa perjanjian kemitraan tersebut sudah dibuat sebelum calon pengemudi ojek online mendaftar sebagai mitra. Para calon pengemudi ojek online ini tidak bisa berbuat apapun karena semua syarat dan ketentuan sudah ditentukan oleh penyedia aplikasi. Selain itu para calon pengemudi ojek online juga tidak dapat memiliki opsi tawar untuk bernegosiasi dengan penyedia aplikasi terkait perjanjian kemitraan. Hasilnya ketika calon pengemudi tersebut keberatan dengan salah satu syarat, maka perjanjian tersebut tidak terlaksana atau dapat dikatakan bahwa para pengemudi ini dengan terpaksa menerima klausula tersebut.

Berdasarkan ketentuan dalam pasal 14 Permenhub, diketahui bahwa maksud tersirat dari pasal tersebut adalah perusahaan harus memberikan perlindungan represif terhadap pengemudi. Bentuk perlindungannya adalah apabila terjadi kecelakaan di jalan dengan dan tanpa membawa penumpang, maka penyedia aplikasi tidak diperbolehkan untuk memutus mitra dan penghentian sementara terhadap pengemudi kecuali sebelumnya telah dilakukan musyawarah atau sosialisasi terlebih dahulu. Kemudian apabila terjadi selisih paham antara penyedia aplikasi dengan pengemudi atas tindakan sepihak penyedia aplikasi, maka pengemudi dalam hal ini yang merasa dirugikan dapat mengajukan gugatan perbuatan melawan hukum terhadap penyedia aplikasi berdasarkan pasal 1365 KUHPerduta.

Bibliografi

- Aminah, Siti. (2018). Transportasi Publik dan Aksesibilitas Masyarakat Perkotaan. *Jurnal Teknik Sipil*, 9(1), 1142–1155.
- Aulia, Tiara. (2015). Pelaksanaan Perjanjian Kerja Waktu Tertentu Antara Pekerja Kontrak Dengan Pt. Bank Rakyat Indonesia Kantor Cabang Barito Tanjungpura Pontianak. *Jurnal Hukum Prodi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Untan (Jurnal Mahasiswa S1 Fakultas Hukum) Universitas Tanjungpura*, 4(1).
- Basmar, Edwin, Purba, Bonaraja, Nugraha, Nur Arif, Purba, Elidawaty, Krisnawati, Lina, Damanik, Darwin, Hariyanti, Anies Indah, Banjarnahor, Astri Rumondang, Elistia, Elistia, & Sahir, Syafrida Hafni. (2021). *Perekonomian dan Bisnis Indonesia*. Yayasan Kita Menulis.
- Furkon, Fikri Mochamad. (2017). *Fenomena Driver Transportasi Online Go-Jek Di Kalangan Mahasiswa Kota Bandung*.

- Kurniawan, Taufan. (2016). *Kajian Yuridis Mengenai Ojek Online Sebagai Perusahaan Transportasi Online Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*. Untag Surabaya.
- Lubis, Feri Angkana. (2012). *Strategi Pengelolaan Jasa Angkutan Barang Dalam Meningkatkan Pelayanan Kepada Konsumen (Studi Pada Cv. Karez Duta Trans Nusa)*. UNIMED.
- Maharama, Arif Reza, & Kholis, Noor. (2018). Pengaruh Kepercayaan, Kemudahan Dan Persepsi Risiko Terhadap Keputusan Pembelian Jasa Gojek Di Kota Semarang Yang Dimediasi Minat Beli Sebagai Variabel Intervening. *Jurnal Ekonomi Dan Bisnis*, 19(2), 203–213.
- Mauludi, Sahrul. (2020). *Socrates Cafe-Bijak, Kritis & Inspiratif Seputar Dunia & Masyarakat Digital*. Elex Media Komputindo.
- Nisa, Intan Chairun. (2020). Komparasi efektifitas ekstrak bawang putih dan umbi gadung dalam mengatasi hama jangkrik pada tanaman cabai. *Agroland: Jurnal Ilmu-Ilmu Pertanian*, 27(2), 204–213.
- Purwanto, Andhika Cahya, Luthfi, Asma, & Arsal, Thriwarty. (2018). Eksistensi Ojek Pangkalan Didalam Perkembangan Transportasi Berbasis Informasi Dan Teknologi. *Solidarity: Journal of Education, Society and Culture*, 7(1), 243–255.
- Putri, Hanifah Sartika, & Diamantina, Amalia. (2019). Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan Dan Keamanan Pengemudi Ojek Online Untuk Kepentingan Masyarakat. *Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia*, 1(3), 392–403.
- Sastrapraja, Marsya Kanya Alfatihah. (2019). *Perlindungan hukum bagi pengguna GOPAY atas kehilangan saldo dalam pembayaran melalui sistem elektronik= Law protection towards GOPAY users for loss of balance in payment through electronic systems*. Universitas Pelita Harapan.
- Wahyusetyawati, Endang. (2017). Dilema pengaturan transportasi online. *Jurnal RechtsVinding. ISSN*, 2089–9009.
- Wibowo, Hendy. (2020). *Perjanjian kemitraan pada transportasi online terkait upaya perlindungan hukum bagi pengemudi ojek online*. Wijaya Kusuma Surabaya University.
- Zuama, Ayuta Puspa Citra, Dinda, Cut Mutia, & Pamungkas, Djalu. (2021). Telaah Regulasi Ojek Online di Indonesia dalam Perspektif Filsafat Fenomenologi Hukum. *Reformasi Hukum*, 25(1), 21–40.



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/).