

BAB III

MASALAH-MASALAH YANG DIALAMI OLEH PENGEMUDI TRANSPORTASI ONLINE

Tidak dapat dipungkiri sumbangsih penyedia aplikasi transportasi *online* sangat baik dalam pertumbuhan ekonomi Indonesia. Setidaknya dalam penelitian Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Indonesia menyebut GOJEK²⁶ berkontribusi sebesar Rp. 44,2 Triliun per tahun dalam perekonomian nasional melalui penghasilan Mitra Pengemudi dengan Penghasilan Mitra Pengemudi yang meningkat 45% untuk GO-RIDE dan 42% untuk GO-CAR setelah bergabung dengan GO-JEK.²⁷ Adapun melalui penelitian yang dilakukan oleh Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI), perihal persepsi konsumen terhadap layanan transportasi *online* mendapat penilaian yang sangat baik (77,7%) dan hanya 0,4 persen yang menyatakan kurang baik. Sisanya memberikan persepsi cukup (21,8%) dan sangat buruk (0,1%).²⁸

Namun terlepas dari sumbangsih dan penilaian positif tersebut, aplikasi penyedia transportasi *online* bukan tanpa hal yang masih perlu untuk diperbaiki. Masih menggunakan survey YLKI, ada beberapa poin yang patut diperhatikan dan tentunya diperbaiki pada layanan yang diberikan oleh aplikasi penyedia

²⁶Salah satu aplikasi ojek *online* yang berada di bawah naungan PT. Aplikasi Karya Anak Bangsa

²⁷Lembaga Demografi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Indonesia, "Hasil Riset LD FEB UI Tahun 2018: GOJEK Sumbang 44,2 Triliun ke Perekonomian Indonesia", <http://ldfebui.org/wp-content/uploads/2019/03/Berita-Pers-Lembar-Fakta-LD-UI-Dampak-GOJEK.pdf>, diakses tanggal 15/09/2019

²⁸YLKI, "Warta Konsumen: Transportasi *Online*; Kawan atau Lawan?", <https://ylki.or.id/2017/07/warta-konsumen-transportasi-online-kawan-atau-lawan/>, diakses tanggal 15/09/2019

transportasi *online* khususnya dari perspektif konsumen, sebagaimana yang dapat dilihat dalam gambar berikut.

No	Kekecewaan Konsumen	Jml	%
1	Pengemudi meminta di batalkan/cancel	1041	22.3
2	Sulit mendapatkan pengemudi/driver	989	21.19
3	Pengemudi membatalkan secara sepihak	757	16.22
4	Aplikasi map rusak/error	612	13.11
5	Plat nomor tidak sama dengan kendaraan yang di bawa	563	12.06
6	Pengemudi tidak datang	296	6.34
7	Kondisi kendaraan kurang baik	282	6.04
8	Pengemudi tidak jujur kepada konsumen	235	5.03
9	Pengemudi memulai perjalanan sebelum bertemu dengan pelanggan	232	4.97
10	Pengemudi ugal-ugalan	221	4.73
11	Kendaraan bau asap rokok	215	4.61
12	Pengemudi tidak mau diberi tahu	135	2.89
13	Pengemudi merokok saat berkendara	35	0.75

Gambar ... Kekecewaan Konsumen Terhadap Aplikasi Penyedia Transportasi

*Online*²⁹

Sementara itu, melalui penelitian yang dilakukan oleh Perkumpulan Prakarsa³⁰, ditemukan fakta lain yang belum banyak diketahui publik, yakni pengemudi ojek daring³¹ belum menikmati kerja layak. Pengemudi ojek daring masih berstatus pekerja informal meskipun diposisikan sebagai mitra. Peningkatan pendapatan setelah menjadi pengemudi ojek daring pun tidak dibarengi dengan kemajuan hubungan kerja dan perlindungan atas ketenagakerjaan. Di sisi lain,

²⁹Disadur dari YLKI, "Warta Konsumen: Transportasi *Online*; Kawan atau Lawan?", <https://ylki.or.id/wp-content/uploads/2017/07/diagram-kekecewaan-konsumen.jpg>, diakses tanggal 15/09/2019

³⁰Perkumpulan Prakarsa merupakan lembaga riset yang melakukan kegiatan riset, analisa kebijakan dan pelatihan berbagai topik terkait isu kesejahteraan. Kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh Prakarsa selalu menggunakan pendekatan kolaborasi dan engagement dengan berbagai pihak antara lain: pemerintah, parlemen, organisasi masyarakat sipil, universitas, think-tank, organisasi internasional, private sector, lembaga donor pembangunan dan media massa. Prakarsa, "Profil Perkumpulan Prakarsa", <http://theparkarsa.org/profil-prakarsa/>, diakses pada 24 September 2019

³¹Ojek daring atau ojek *online* atau transportasi *online*

nilai aset perusahaan penyedia aplikasi ojek daring naik tajam hingga puluhan triliun rupiah.³²

Dalam penelitian yang dilakukan oleh Perkumpulan Prakarsa, terdapat beberapa poin yang perlu diperhatikan dan diatur dalam regulasi yang secara khusus mengatur tentang transportasi *online*, yakni: jam kerja yang tidak wajar; pendapatan tidak sebaik yang diberitakan; lemahnya perlindungan kerja; kesenjangan hubungan kerja; tidak adanya jaminan sosial kesehatan dan ketenagakerjaan seperti BPJS; dan harapan pengemudi terhadap perusahaan aplikasi.

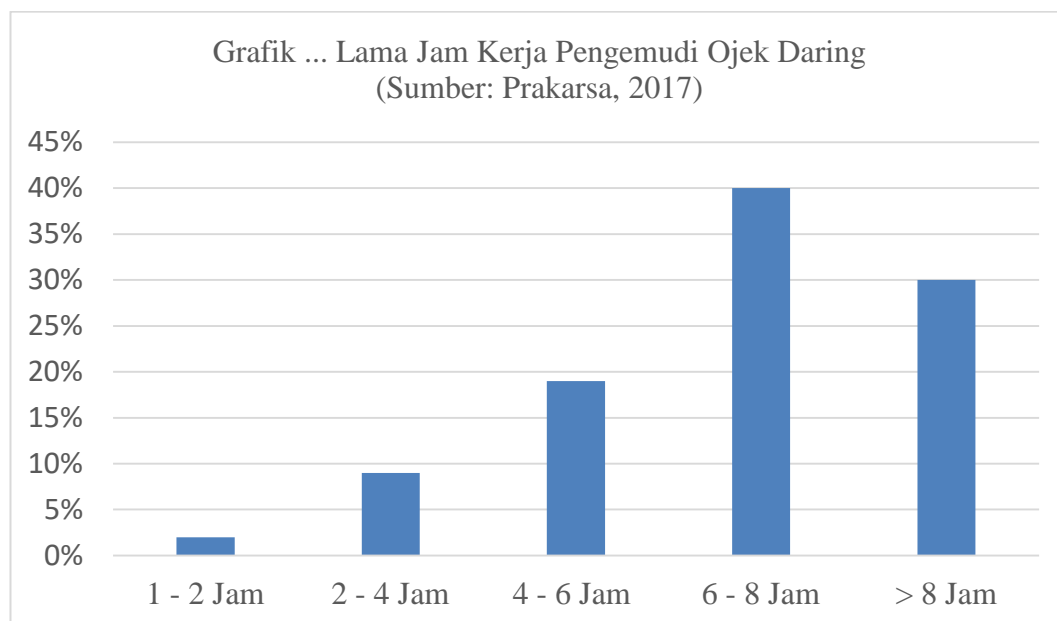
A. Masalah Jam Kerja yang Tidak Wajar

Meski pengemudi ojek daring unggul dalam hal waktu kerja yang fleksibel, namun waktu kerja cenderung melebihi batas kerja demi mengejar bonus. Oleh karena itu, mengakibatkan kondisi bekerja tidak sehat dan mengancam produktivitasnya di kemudian hari. Pekerjaan yang memiliki tingkat fleksibilitas tinggi, namun tidak diikuti dengan batasan *overwork* ternyata membuat mereka bekerja di luar batas kewajaran pekerja pada umumnya. Di sisi lain, hal ini juga bisa mengancam keselamatan konsumen dan pengguna jalan.

Prakarsa menemukan fakta bahwa sebesar 39% ojek daring bekerja selama satu minggu penuh tanpa hari libur. Dilihat dari jumlah jam kerja, sebesar 30% pengemudi ojek daring menghabiskan waktu untuk bekerja lebih dari 8 jam sehari. Bahkan ada pula pengemudi ojek daring yang bekerja hingga 19 jam/hari.

³²Prakarsa Policy Brief, "Pengemudi Ojek Daring dan Kerja Layak", <http://theprakarsa.org/wp-content/uploads/2019/01/Pengemudi-Ojek-Daring-dan-Kerja-Layak.pdf>, diakses tanggal 15/09/2019

Bagaimanapun juga, menurut Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan (UU Ketenagakerjaan), lebih dari 40 jam per minggu dianggap sebagai jam kerja yang lama, sedangkan konvensi-konvensi ILO tentang jam kerja (No. 1 Tahun 1919 dan No. 30 Tahun 1930) menyatakan bahwa lebih dari 48 jam per minggu dianggap sebagai jam kerja yang berlebihan.



Tabel.³³

Sistem bonus yang berlaku juga menjadikan pengemudi ojek daring bekerja secara berlebihan demi mendapatkan bonus harian. Sistem pemberian bonus diklaim penyedia aplikasi dapat menambah pendapatan pengemudi. Namun, ketika pengemudi tidak memberikan performa yang baik maka bonus tidak akan diberikan.

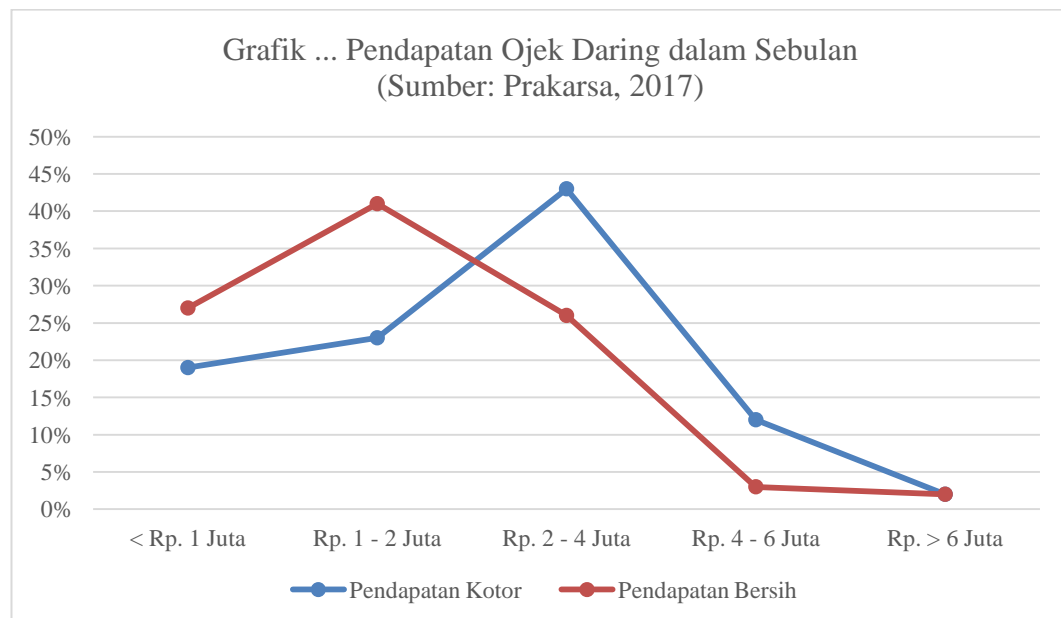
B. Masalah Pendapatan Tidak Sebaik yang Diberitakan

Apabila ditelusuri lebih dalam, perbaikan kesejahteraan pengemudi ojek memang mengalami peningkatan setelah menjadi mitra aplikasi, namun tidak

³³ Lama Jam Kerja Pengemudi Ojek Daring, Prakarsa, 2007

sebagus yang diberitakan. Peningkatan pendapatan ojek daring apabila dikonversi ke pendapatan bersih ternyata juga tidak signifikan jika dibandingkan dengan pengorbanan jam kerja pengemudi ojek daring. Pendapatan yang diterima dapat dikatakan tidak sebanding dengan usaha yang dilakukan lantaran biaya operasional ojek daring juga tinggi.

Hal ini disebabkan karena berbagai pengeluaran operasional yang harus ditanggung sendiri oleh pengemudi ojek daring. Rata-rata biaya tetap yang dikeluarkan dalam sebulan sebesar Rp856.000 yang terdiri dari Rp426.000, biaya pemeliharaan kendaraan Rp160.000, biaya pulsa Rp130.000, serta biaya lain-lain sebesar Rp140.000 seperti untuk minum dan parkir. Bukan hanya itu saja, pengemudi ojek daring juga harus memiliki sepeda motor sendiri yang digunakan untuk bekerja. Hitungan ini belum termasuk biaya cicilan per bulan jika sepeda motor tersebut kredit dari pihak ketiga.



Grafik ... memperlihatkan sebagian besar pendapatan kotor pengemudi ojek daring berada di angka 2 hingga 4 juta rupiah per bulan.³⁴ Jika melihat pendapatan bersihnya maka sebagian besar turun kurang lebih sebesar 50% menjadi di angka 1 hingga 2 juta rupiah per bulan. Bahkan pengemudi ojek daring yang memperoleh pendapatan bersih di bawah 1 juta rupiah per bulan masih cukup signifikan yakni sebesar 19%.

Pendapatan yang diterima ojek daring ini tidak terlepas dari sokongan uang tip yang diperoleh dari pelanggan. Terdapat perbedaan yang sangat besar antara pengemudi ojek konvensional dan ojek daring dalam hal ini. Uang tip yang dapat diperoleh ojek konvensional tidak lebih dari Rp100.000 per bulan, sedangkan tidak sedikit ojek daring bisa mencapai Rp600.000 per bulan. Disamping karena pelayanan yang memuaskan, alasan utama lainnya konsumen memberikan uang tip dikarenakan ongkos ojek yang sangat murah dan tidak ada uang kembalian.

Patut menjadi perhatian bahwasanya pendapatan pengemudi ojek daring tengah dalam tren penurunan dalam beberapa bulan terakhir karena semakin ketatnya persaingan antar pengemudi ojek daring itu sendiri. Peningkatan jumlah pengemudi ojek daring baru tidak sebanding dengan peningkatan permintaan konsumen. Apabila mengoperasikan dengan rata-rata upah minimum antara Jakarta dan Surabaya pada 2017 yakni sebesar Rp3.325.000, bisa dikatakan bahwa pendapatan pengemudi ojek daring masih berada di bawah standar upah minimum (lihat Grafik ...).

³⁴ Pendapatan Ojek Daring Dalam Sebulan, Prakarsa, 2007

C. Masalah Lemahnya Perlindungan Kerja

Mengacu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ), sepeda motor tidak termasuk dalam kategori transportasi umum. Sejak awal kemunculan di pasar layanan transportasi publik tak pernah luput dari resistensi oleh pengemudi transportasi yang sudah dulu ada seperti ojek konvensional, taksi, angkot, dan bus. Bahkan, kerap kali pengemudi ojek daring menjadi sasaran intimidasi baik berupa pembatasan operasional secara illegal ataupun kekerasan oleh oknum tertentu yang merasa dirugikan karena kehadirannya. Banyaknya konflik antara pelaku penyedia transportasi menyebabkan risiko pekerjaan sebagai pengemudi ojek daring tergolong tinggi.

Pengemudi ojek daring pun juga tidak terlepas dalam menghadapi risiko tinggi kecelakaan di jalanan. Mengingat jumlah kecelakaan lalu lintas jalan raya tertinggi di Indonesia masih bersumber dari kendaraan roda dua. Di sisi lain, pengemudi ojek daring tidak memiliki tempat untuk menunggu atau beristirahat. Oleh sebab itu, mereka mengandalkan bahu jalan untuk beristirahat. Padahal hal tersebut turut membahayakan nyawa mereka.

D. Masalah Kesenjangan Hubungan Kerja

Terdapat kesenjangan relasi yang cukup tinggi antara pemilik penyedia aplikasi dengan pengemudi ojek daring atau disebut oleh pemilik penyedia aplikasi sebagai mitra, bukan pekerja. Konsep hubungan kerja ini praktis membuat perusahaan penyedia aplikasi lolos dari regulasi UU Ketenagakerjaan. Status hubungan kerja seperti ini menyebabkan pengemudi tidak bisa menuntut hak-hak sebagai pekerja.

Hubungan kerja berupa mitra untuk pengemudi menyebabkan mereka terjebak dalam sektor tenaga kerja informal, berbeda sekali dengan perusahaan aplikasi yang merupakan pelaku usaha formal. Hubungan kerja ini juga menunjukkan perusahaan aplikasi tidak memiliki niat untuk meningkatkan status pengemudinya dari sektor informal ke sektor formal.

Hubungan kemitraan yang diberlakukan oleh perusahaan aplikasi membuat pengemudi dan keluarga harus mengatasi sendiri risiko-risiko yang berhubungan dengan pekerjaan. Klasifikasi ini membebaskan perusahaan dari kewajiban untuk memenuhi upah minimum, uang lembur, jaminan sosial (kesehatan, pensiun, dan ketenagakerjaan) dan tunjangan hari raya keagamaan (THR).

Dalam kasus perusahaan GOJEK, isi perjanjiannya menjelaskan bahwa perusahaan (GOJEK) meminjamkan atribut (helm dan jaket). Jika mitra pengemudi keluar dari kemitraan maka atribut tersebut harus dikembalikan kepada perusahaan. Jika ternyata hilang ataupun rusak, driver harus membayar Rp200.000 untuk setiap barang yang hilang. Padahal dalam perjanjian, tidak ada klausul yang menyebutkan bahwa pengemudi harus membayar atribut yang diberikan oleh perusahaan. Namun, ternyata setelah aplikasinya aktif, driver harus membayar sebesar $(Rp190.000 \times 2) + (Rp190.000 \times 2) = Rp760.000$ dan walaupun membayar, ternyata barang tersebut tidaklah menjadi milik pengemudi. Pengemudi juga harus mengembalikan barang tersebut jika keluar dari GOJEK. Kebijakan ini tentu tidak memposisikan mitra pengemudi ojek sejajar dengan perusahaan, bahkan jauh di bawah.

Kebijakan yang dibuat oleh perusahaan juga dibuat sepihak dan tidak transparan oleh perusahaan tanpa ada kesempatan untuk posisi tawar pengemudi ojek sebagaimana pengertian kemitraan, yakni bersifat saling menguntungkan dan posisi setara antara para pihak. Untuk bagi hasil, GOJEK pun menerapkan pembagian 80% untuk pengemudi dan 20% untuk GOJEK. Sedangkan, GrabBike³⁵ menerapkan 90% untuk pengemudi dan 10% untuk GrabBike.

1) Tidak Adanya Jaminan Sosial Kesehatan Dan Ketenagakerjaan seperti BPJS

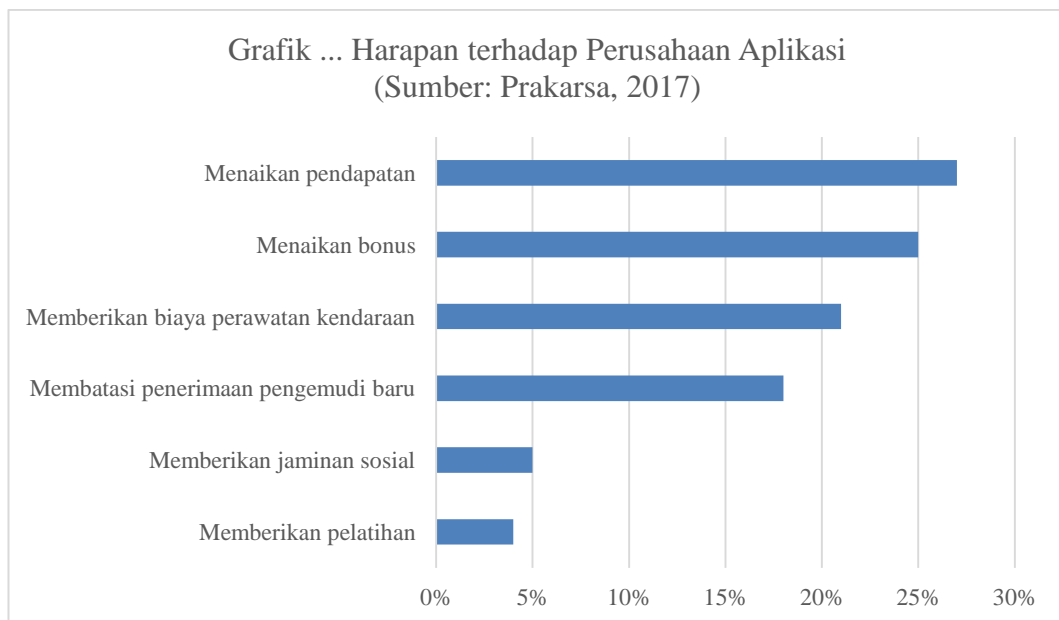
Pengemudi ojek daring hampir separuhnya tidak memiliki jaminan sosial apapun. Dari mereka yang memiliki jaminan sosial, sebagian besar merupakan peserta jaminan kesehatan nasional baik yang mengiur secara mandiri maupun peserta penerima bantuan iuran (PBI) dari pemerintah. Hanya sebesar 23% pengemudi ojek daring yang memiliki jaminan kecelakaan, tetapi kepemilikan jaminan tersebut pun berasal dari tempat (perusahaan) mereka bekerja sebelumnya. Artinya, perusahaan penyedia aplikasi belum memberikan perlindungan terhadap mitra pengemudinya.

Pengemudi ojek daring hanya mendapatkan asuransi kecelakaan pada saat mereka sedang mengangkut penumpang atau ketika menjemput pesanan. Sedangkan ketika berkendara sendiri, mereka tidak mendapatkan asuransi kecelakaan. Fakta ini menunjukkan prioritas pemerintah mencapai *universal health coverage* perlu mendapat perhatian serius dalam hal sektor ojek daring atau sektor informal lainnya.

³⁵Salah satu aplikasi ojek *online* yang berada di bawah naungan Grab Holdings Inc

2) Harapan Pengemudi Terhadap Perusahaan Aplikasi

Dalam kondisi kerja seperti sekarang ini, pengemudi ojek daring menaruh perhatian utama terhadap aspek perolehan pendapatan yang diterimanya. Grafik ... memperlihatkan bahwa jumlah waktu bekerja yang tidak berbanding lurus dengan tingkat pendapatan menyebabkan para pengemudi ojek daring menempatkan kenaikan pendapatan sebagai harapan utama perbaikan kondisi kerja. Selanjutnya, pengemudi ojek daring berharap jumlah bonus dinaikkan.



Bagi mitra pengemudi hal yang terpenting bukanlah menaikkan tarif dasar layanan, tetapi perbaikan skema bagi hasil yang dirasa masih lebih menguntungkan perusahaan aplikasi.³⁶ Oleh sebab itu pembagian hasil kerja antara pengemudi ojek daring dengan perusahaan aplikasi harus dilakukan dengan perhitungan yang lebih adil.

³⁶ Harapan Terhadap Perusahaan Aplikasi, Prakarsa, 2007

Berdasarkan beberapa poin-poin yang diurai di atas, Perkumpulan Prakarsa menegaskan bahwasannya kerja layak bagi para pengemudi ojek daring belum tercapai. Kerja layak tidak sebatas penciptaan lapangan pekerjaan semata, tetapi juga penciptaan kualitas pekerjaan yang dapat diterima semua pihak. Kerja layak meliputi kesempatan bekerja secara produktif, menghasilkan pendapatan yang adil, memberikan keselamatan di tempat kerja, jaminan sosial untuk pekerja dan keluarganya, dan memberikan kebebasan untuk mengungkapkan keprihatinan mereka, untuk mengatur dan berpartisipasi dalam keputusan yang mempengaruhi kehidupan mereka.³⁷ Secara substansi, pilar-pilar kerja layak tersebut merupakan satu kesatuan dimensi kerja yang harus ditempatkan dalam satu *framework*.

Kerja layak penting untuk dicapai karena sebagian besar hidup manusia dihabiskan dalam lingkungan kerja dan setiap orang memiliki harapan untuk hidup lebih baik. Lanskap lingkungan kerja merupakan faktor penting dalam menentukan tingkat kebahagiaan dan kesehatan baik dirinya sendiri maupun keluarganya. Bagaimanapun juga, tidak semua pekerjaan telah memenuhi standar kerja layak, terutama pekerjaan di sektor informal dengan ritme pendapatan yang tak menentu seperti di dunia ojek daring.

Kerja layak juga merupakan kunci dalam upaya untuk mengurangi kemiskinan dan sebagai cara untuk mencapai pembangunan yang inklusif, adil, dan berkelanjutan. Apabila orang-orang terhambat dalam mengakses kerja layak maka ketimpangan dan kemiskinan akan terus bertahan. Alhasil, kemajuan pembangunan akan berjalan lambat. Pengalaman menunjukkan bahwa

³⁷Decent Work. *Report of the Director-general, International Conference, 87th Session*, Geneva: ILO, 1999

pertumbuhan ekonomi saja tidak cukup. Riset *International Labor Organization* (ILO) menyebutkan bahwa negara yang berinvestasi pada pekerjaan yang berkualitas tumbuh lebih cepat. Artinya, tingkat lapangan pekerjaan (kuantitas) tidak bisa dipisahkan dari kualitasnya dalam memperoleh pertumbuhan ekonomi yang tinggi.

Belum tercapainya kerja layak para pengemudi ojek daring akan semakin menjadi sebuah ironi apabila kita melihat fakta nilai perusahaan aplikasi. BBC³⁸ mewartakan sejak didirikan pada 2010, per Februari 2018 nilai perusahaan GOJEK langsung meningkat menjadi bernilai US\$4 miliar atau lebih dari Rp53 triliun. Sementara itu, perusahaan Grab per Februari 2018 bernilai US\$6 miliar atau senilai Rp80 triliun, padahal baru didirikan pada 2012. Untuk mencapai nilai perusahaan sebesar di atas US\$1 miliar, GOJEK hanya memerlukan 6 tahun saja. Bahkan, Grab jauh lebih cepat lagi yakni hanya memerlukan 14 bulan semenjak kelahirannya atau persisnya pada Desember 2014. Padahal kesuksesan perusahaan aplikasi ini tidak dapat dilepaskan dari sumbangsih besar mitra pengemudi ojeknya terutama pada awal bisnisnya.

³⁸BBC, "Ekonomi Digital Mulai Moncer, Ini Dia Daftar Unicorn dari Indonesia", <http://www.bbc.com/indonesia/majalah-43058059>, diakses tanggal 15/09/2019

BAB IV

**PENERAPAN HUKUM TERHADAP PENGEMUDI TRANSPORTASI
ONLINE DIHUBUNGKAN DENGAN UNDANG-UNDANG
KETENAGAKERJAAN DAN UPAYA PEMERINTAH DALAM
MELINDUNGI PENGENDARA TRANSPORTASI ONLINE**

**A. Penerapan Hukum Terhadap Pengemudi Ojek Online Dihubungkan
Dengan Undang- Undang Ketenagakerjaan**

Pengemudi atau driver ojek online dapat dikategorikan sebagai profesi pekerjaan, hal ini dikarenakan bahwa walaupun hubungan antara driver dan perusahaan hanya bersifat kemitraan, namun tidak melepaskan tanggung jawab dari perusahaan untuk memenuhi hak-hak setiap driver. Begitupun sebaliknya, para driver juga harus memberikan pelayanan terbaik sebagai mitra dari perusahaan agar citra dan kualitas dari jasa yang ditawarkan oleh perusahaan dapat dirasakan oleh penumpang sebagai pengguna layanan.

Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, bahwa hubungan antara driver dan perusahaan adalah hubungan perjanjian kemitraan. Menilik hal tersebut, maka terjalinnya hubungan antara driver dan perusahaan diikat oleh adanya suatu kesepakatan antara kedua belah pihak. Adanya penawaran yang ditawarkan oleh perusahaan kemudian disetujui oleh driver adalah bentuk kesepakatan yang terjalin antara keduanya. Hal tersebut dapat tergambarkan pada saat driver yang mengunduh aplikasi layanan ojek online kemudian meng-klik setiap konfirmasi

yang ditampilkan pada layanan tersebut maka secara otomatis driver telah melakukan kesepakatan dengan pihak perusahaan.

Terkait dengan kesepakatan dapat dimaknai sebagai posisi seseorang dikatakan telah memberikan persetujuan/sepakatnya kalau orang tersebut memang menghendaki apa yang disepakati. Oleh sebab itu, kesepakatan antara driver dan perusahaan aplikasi adalah adanya tawaran yang disambut dengan persetujuan dari pihak lain. Selain itu, kata sepakat tersebut mencakup pengertian tidak saja sepakat untuk mengikatkan diri, tetapi juga sepakat untuk mendapatkan prestasi.

Setiap perjanjian selalu berdasarkan pada asas kebebasan berkontrak sebagaimana diatur dalam pasal 1338 KUHPerdara yang berbunyi: “Semua persetujuan yang dibuat sesuai dengan undang-undang berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Persetujuan itu tidak dapat ditarik kembali selain dengan kesepakatan kedua belah pihak, atau karena alasan-alasan yang ditentukan oleh undang-undang. Persetujuan harus dilaksanakan dengan itikad baik”.

Perjanjian kemitraan antara driver dan perusahaan sendiri dapat dimaknai sebagai bentuk umum suatu hubungan hukum antara satu pihak dengan pihak lainnya atas dasar hubungan kemitraan (*partnership agreement*). Dalam membuat perjanjian, tanpa terkecuali perjanjian kemitraan antara driver dan perusahaan, perjanjian tersebut harus memenuhi syarat-syarat sahnyanya suatu perjanjian sebagaimana diatur dalam 1320 KUHPerdara.

Inti dari adanya perjanjian tersebut adalah adanya kesepakatan. Oleh sebab itu, kesepakatan merupakan hal yang paling penting untuk dicapai dalam rangka memberikan manfaat bagi kedua pihak. Kesepakatan dan kecakapan dapat digolongkan sebagai syarat subyektif dari adanya perjanjian, dimana apabila suatu perjanjian tidak memenuhi syarat subyektif tersebut maka perjanjian tersebut dapat dibatalkan. Sementara itu, unsur yang ketiga dan keempat merupakan syarat obyektif, yang dimana apabila suatu perjanjian tidak memenuhi syarat obyektif tersebut maka perjanjian tersebut batal demi hukum.

Kesepakatan berarti ada persesuaian kehendak yang bebas antara para pihak mengenai hal-hal pokok yang diinginkan dalam perjanjian. Dalam hal ini, antara para pihak harus mempunyai kemauan yang bebas (*sukarela*) untuk mengikat diri, di mana kesepakatan itu dapat dinyatakan secara tegas maupun diam-diam. Bebas di sini artinya adalah bebas dari kekhilafan (*dwaling, mistake*), paksaan (*dwang, duress*), dan penipuan (*bedrog, fraud*). Lebih lanjut pasal 1321 KUHPerdara memberikan batasan terhadap adanya kesepakatan yang tidak dapat diakui, yakni Tiada suatu persetujuan pun mempunyai kekuatan jika diberikan karena kekhilafan atau diperoleh dengan paksaan atau penipuan.

Posisi driver yang merupakan mitra dari perusahaan memang memiliki posisi yang sama. Akan tetapi, apabila melihat dengan tuntutan profesi yang mengharuskan driver online berada pada kondisi dan daerah yang kurang mendukung atau bahkan membahayakan pribadinya, maka seharusnya perusahaan memberikan perhatian lebih berupa adanya bentuk perlindungan khusus kepada

para mitranya. Oleh sebab itu, peneliti merumuskan beberapa perlindungan yang dapat diberikan oleh perusahaan kepada driver ojek online.

Perlindungan yang dimaksudkan oleh peneliti sebagai bentuk perlindungan hukum yang dapat diberikan kepada driver online dibagi menjadi dua bentuk perlindungan, yakni perlindungan internal serta perlindungan eksternal. Selanjut, untuk masing-masing bentuk perlindungan tersebut dijabarkan oleh peneliti dengan bentuk konkrit yang akan diterima secara langsung maupun tidak langsung oleh driver online.

Perlindungan internal secara umum merupakan bentuk pengaturan yang menjamin hak serta kewajiban yang hanya menempatkan pihak inti terkait perjanjian tanpa melibatkan adanya pihak ketiga. Pada dasarnya, perlindungan hukum merupakan konsekuensi logis yang akan diterima oleh para pihak yang sepakat melakukan perjanjian. Hal ini dilakukan untuk mengakomodir kepentingan pihak-pihak yang mengikatkan diri dalam satu perikatan perjanjian. Bentuk-bentuk perlindungan tersebut akan secara spesifik dimuat dalam pasal atau poin klausula kontrak.

Perihal perlindungan hukum internal seperti itu baru dapat diwujudkan oleh para pihak, manakala kedudukan hukum mereka relatif sederajat dalam arti para pihak mempunyai *bargaining power* yang relatif berimbang, sehingga atas dasar asas kebebasan berkontrak masing-masing rekan seperjanjian itu mempunyai keleluasaan untuk menyatakan kehendak sesuai kepentingannya. “Pola ini dijadikan landasan pada waktu para pihak merakit klausula-klausula

perjanjian yang sedang digarapnya, sehingga perlindungan hukum dari masing-masing pihak dapat terwujud secara lugas atas inisiatif mereka”.

Merujuk rentannya posisi driver dalam menjalankan profesinya, oleh sebab itu, perlu dirumuskan secara spesifik perlindungan yang dapat diberikan oleh perusahaan kepada driver sebagai bagian dari hubungan kemitraan antara keduanya. Rumusan perlindungan tersebut harus dijabarkan dalam poin-poin atau pasal klausula kontrak.

Konsekuensi dari arus teknologi yang begitu pesat juga berpengaruh pada profesi pekerjaan seseorang. Salah satu diantaranya adalah profesi sebagai driver online. Banyaknya permintaan dari pengguna jasa transportasi online ditambah dengan makin meningkatnya biaya hidup membuat pekerjaan sebagai driver online menjadi solusi dalam mengatasi masalah kehidupan sehari-hari. Melihat peluang tersebut maka tidak salah jika aplikasi transportasi online tidak memberikan batasan minimal dan justru memberikan layanan selama 24 jam bagi para pelanggannya.

Adanya pembatasan tersebut merupakan langkah nyata dari negara untuk memberikan perlindungan bagi warga negara. Tidak hanya menjamin hak warga negara untuk mendapatkan penghidupan yang layak melalui penyediaan lapangan pekerjaan, namun juga sebagai bentuk perlindungan terhadap hak-hak asasi seorang manusia.

Terkait dengan jam kerja, sebenarnya rencana Permenhub no 12 Tahun 2019 telah memuat batasan jam kerja bagi para driver online. Namun hal tersebut justru ditolak oleh sebagian besar driver. Usulan Pasal 4 poin (h)

rancangan Permenhub tersebut menyebutkan jika para pengemudi wajib mematuhi ketentuan jam kerja paling lama 8 jam sehari. Akan tetapi, melihat fleksibilitas kerja yang dimiliki oleh seorang driver, maka pembatasan jumlah jam tersebut agak kurang tepat, karena tidak sedikit justru dengan posisi yang jam kerjanya tidak diatur maka seorang driver justru akan mampu memanajemen waktunya secara pribadi, baik untuk pekerjaannya maupun untuk meluangkan waktunya untuk beristirahat.

Pembatasan tersebut sebenarnya mengandung maksud dan itikad baik dari pemangku kepentingan dalam hal ini Kementerian Perhubungan untuk menjamin adanya hak-hak dasar yang harus diberikan oleh perusahaan dan dinikmati secara langsung oleh para driver online. Karena pada dasarnya, pekerjaan yang efektif adalah pekerjaan yang mampu dilaksanakan secara berkesinambungan dengan memperhatikan faktor-faktor non teknis diluar pekerjaan. Peneliti sendiri secara pribadi sepakat adanya pemberian batasan terhadap driver online. Akan tetapi, pembatasan yang dimaksudkan oleh peneliti adalah jam kerja maksimal yang dapat dilalui oleh sang driver itu sendiri. Sebagai catatan, apabila seorang driver online mampu untuk melewati jam kerja tersebut tidak harus dipermasalahkan asalkan faktor-faktor pendukung lain dapat menjamin keamanan dan keselamatan seorang driver. Selain itu, tidak ada batasan minimal jam kerja yang ditetapkan kepada driver online.

Adanya hal tersebut secara tidak langsung tidak akan mengekang hak dari seseorang untuk melakukan pekerjaannya, juga sekaligus akan menjamin

posisi sereta memberikan perlindungan bagi sang driver. Kesepakatan tersebut harusnya dapat diambil oleh seluruh *stakeholders* terkait, diantaranya, perusahaan, driver, hingga pemerintah. Oleh sebab itu, adanya batasan jam tersebut harusnya dimasukkan dalam rumusan klausula perjanjian kemitraan yang disepakati oleh perusahaan dan mitra pengemudi pada saat awal dilakukan pendaftaran.

Setiap pekerjaan atau profesi tentu memiliki tingkat kerentanan akan adanya suatu kesalahan atau kecelakaan. Hal tersebut juga berlaku bagi para driver transportasi online. Dengan posisi yang setara kedudukannya dengan perusahaan penyedia jasa layanan transportasi online, maka para driver memiliki kendala dalam perolehan jaminan ketenagakerjaan. Hal ini disebabkan tidak dapat digunakannya prinsip perlindungan perusahaan karena posisi driver tidak berada dibawah komando perusahaan.

Pengaturan perjanjian kemitraan yang melibatkan driver dan perusahaan dalam hal perlindungan terhadap setiap driver untuk mendapatkan asuransi atau semacam perlindungan ketenagakerjaan seharusnya menjadi salah satu hal yang perlu diperhatikan dalam setiap adanya klausula perjanjian kemitraan. Perlindungan atau asuransi tersebut dapat berupa asuransi kesehatan, maupun keselamatan, atau bahkan hal-hal lain yang dapat merugikan pihak driver. Hal-hal lain tersebut diantara adanya kehilangan atau bahkan kerusakan yang dialami oleh driver saat menjalankan profesinya.

Pemberian asuransi bagi para mitra transportasi online, tak mungkin beban asuransi di tanggung sepenuhnya oleh pihak aplikator, yakni Grab dan

Gojek. Pasalnya, status pengemudi terikat sebagai mitra kerja, bukan sebagai pekerja yang terikat hukum layaknya sebuah perusahaan dan karyawan. Oleh sebab itu, beban pemberian asuransi dinilai perlu ditanggung oleh tiga pihak, yakni pengemudi, aplikator, dan pihak lain. Pihak lain yang dimaksudkan adalah pemerintah melalui Badan Penyelenggara Jaminan Sosial Kesehatan atau Ketenagakerjaan dan pihak swasta melalui perusahaan swasta yang bergerak dalam bidang asuransi. Dengan demikian menunjukkan, profesi sebagai pengemudi transportasi online juga memiliki proteksi yang jelas.

Jam kerja yang relatif tak tentu, serta lebih banyak menghabiskan waktu di jalanan, tentu membuat profesi pengemudi online perlu perlindungan asuransi. Dengan adanya asuransi ini, pengemudi tidak perlu merisaukan kondisinya saat mengalami kesusahan atau bahkan kecelakaan. Hal ini merupakan bentuk dini kewaspadaan dari tingginya kerentanan yang akan dialami oleh driver transportasi online.

Grab sebagai salah satu perusahaan operator transportasi online di Indonesia menyediakan program asuransi bagi para mitranya yakni Top Patners. Beberapa syarat yang perlu dipenuhi seperti kualifikasi Silver, Elite, dan Elite+ khusus untuk Jakarta. Asuransi yang ditawarkan adalah asuransi tahunan untuk maksimal 5 anggota keluarga. Pembayaran dilakukan 4x dalam setahun dan dibayar di muka setiap 3 bulan. Asuransi ini mencakup beberapa biaya kesehatan yang bisa ditanggung, baik rawat jalan maupun rawat inap.

Sementara itu untuk Gojek, jumlah driver atau mitra pengemudi yang sudah terlindungi asuransi masih sangat jauh dibandingkan jumlah keseluruhan

mitra GoJek. Saat ini, Go-Jek telah memiliki 1 juta lebih mitra pengemudi yang tersebar di seluruh Indonesia. GoJek sebenarnya telah membantu memfasilitasi pendaftaran asuransi di tiga layanan yaitu Allianz, Pasarpolis, dan Badan Penyelenggaran Jaminan Sosial (BPJS) Ketenagakerjaan. Para mitra bisa langsung bergabung ke salah satu layanan asuransi ini lewat akun GoJek khusus pengemudi yang mereka miliki. Ketiga asuransi ini pun juga memiliki layanan yang berbeda satu sama lain. Di Allianz, layanan yang didapatkan adalah asuransi jiwa. Sementara di Pasarpolis dan BPJS Ketenagakerjaan, para pengemudi mendapatkan asuransi kecelakaan kerja, kerusakan pada motor, hingga kerusakan pada handphone. Selanjutnya, iuran bulanan akan dipotong langsung dari saldo GoPay yang dimiliki para pengemudi. Jumlahnya beragam. BPJS Ketenagakerjaan misalnya, mematok besaran iuran Rp 16.800 per pengemudi setiap bulan. Jika terjadi kejadian tertentu, maka pengemudi bisa langsung mengajukan klaim ke masing-masing kantor asuransi.

Persoalan terakit asuransi ini memang salah satu hal yang perlu dirumuskan ke depannya oleh setiap pemangku kepentingan. Oleh sebab itu, selain adanya kerjasama perusahaan dengan pihak ketiga (pemerintah maupun perusahaan swasta asuransi) dalam hal pemberian asuransi kepada driver, perusahaan pula seharusnya wajib memberitahukan seluruh hak-hak yang dapat diterima oleh driver termasuk asuransi yang dijelaskan pada awal tercapainya kesepakatan perjanjian kemitraan antara driver dan perusahaan transportasi online. Selain itu, dibutuhkan adanya payung hukum yang jelas yang

melibatkan seluruh pihak agar perlindungan terhadap driver yang menjalankan profesi atau pekerjaannya dapat menjalani profesinya tanpa adanya beban.

Perlindungan hukum eksternal merupakan salah satu bentuk perlindungan yang dituangkan dalam bentuk peraturan dan biasanya dibuat oleh pihak yang lebih menguntungkan yang mengakomodir kepentingan pihak yang lemah. Selain itu, perlindungan eksternal ini biasanya melibatkan pihak lain dalam mewujudkan upaya perlindungan tersebut. Sesuai hakekat aturan perundangan yang tidak boleh berat sebelah dan bersifat memihak, secara proporsional juga wajib diberikan perlindungan hukum yang seimbang sedini mungkin kepada pihak lainnya. Sebab mungkin saja pada awal dibuatnya perjanjian, ada suatu pihak yang relatif lebih kuat dari pihak mitranya, tetapi dalam pelaksanaan perjanjian pihak yang semula kuat itu, terjerumus justru menjadi pihak yang teraniaya.

Perlindungan eksternal ini dapat berupa perlindungan preventif maupun perlindungan secara represif. Menurut Philipus M. Hadjon, terdapat 2 (dua) macam perlindungan hukum yaitu, perlindungan hukum *preventif* dan perlindungan hukum *represif*. Pada perlindungan hukum yang *preventif*, hukum mencegah terjadinya sengketa sedangkan perlindungan hukum *represif* bertujuan untuk menyelesaikan sengketa.

Bentuk perlindungan eksternal dapat selanjutnya dapat dijabarkan oleh peneliti dalam dua poin bentuk perlindungan, baik yang bersifat preventif untuk mencegah permasalahan maupun yang bersifat represif untuk menyelesaikan permasalahan.

B. Upaya Pemerintah Dalam Melindungi Pengemudi Transportasi Online

Gangguan keamanan secara umum masih dalam tingkat terkendali, meskipun demikian terdapat perkembangan variasi kejahatan dan aktualisasi konflik horisontal serta peningkatan gangguan keamanan yang meresahkan dan berakibat pada pudarnya rasa aman masyarakat. Ancaman kejahatan tersebut juga tidak terkecuali mengintai para driver transportasi online. Selain peta wilayah pekerjaan yang tidak terbatas, adanya kejahatan yang terorganisir (dilakukan terencana dan berkelompok) mengakibatkan driver online menjadi sasaran yang mengundang terjadinya kejahatan kriminalitas. Selain itu, berbagai tindakan kejahatan yang menasar driver transportasi online dan belum dapat diimbangi dengan penuntasan penanganan oleh penegak hukum dapat melemahkan rasa kepercayaan masyarakat terhadap institusi pemerintahan secara keseluruhan.

Kepolisian Negara Republik Indonesia (POLRI) adalah lembaga eksekutif dalam hal keamanan negara di seluruh wilayah negara Indonesia. POLRI memiliki peran untuk mewujudkan keamanan dalam negeri Indonesia yang meliputi terpeliharanya keamanan dan ketertiban masyarakat, tertib dan tegaknya hukum, terselenggaranya perlindungan, pengayoman dan pelayanan masyarakat, serta terbinanya ketentraman masyarakat dengan menjunjung tinggi hak asasi manusia. Demikian pada prinsipnya pengaturan ketentuan Pasal 2, Pasal 4, dan Pasal 13 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 2 (UU Kepolisian).

Merujuk peran sentral dalam menjaga stabilitas keamanan dan mencegah adanya tindakan kriminalitas di Indonesia, maka peran dari Kepolisian dapat menjadi ruang untuk dapat melindungi driver online sama seperti masyarakat pada umumnya. Hal inilah yang seharusnya dikembangkan lebih jauh oleh perusahaan melalui bentuk kerjasama atau MOU (*Memorandum Of Understanding*) untuk melindungi para driver yang rentan akan tindakan kriminalitas di jalanan.

Bentuk kerjasama ini dapat berupa pelatihan singkat untuk melakukan tindakan cepat dan tepat dalam menghindari adanya indikasi tindakan kriminalitas yang sewaktu-waktu dapat mengancam driver online. Selain itu, diperlukan juga sosialisasi yang berkesinambungan dari pihak kepolisian kepada driver sebagai pihak yang dapat mencegah terjadinya kejahatan di jalanan. Pihak perusahaan juga dapat menambahkan aplikasi otomatis adanya tindakan darurat yang dapat langsung terhubung dengan layanan rekasi cepat dari kepolisian. Dengan adanya langkah tersebut maka adanya indikasi terjadinya kriminalitas yang menysasar driver online dapat dicegah sedini mungkin serta dapat menghindari jatuhnya korban dan kerugian yang akan dialami. Langkah ini seharusnya dapat langsung dilakukan oleh pihak perusahaan sebagai bentuk preventif pencegahan terjadinya masalah dijalan yang dapat dialami oleh driver transportasi online.

Pertumbuhan jumlah perusahaan transaksi dan transportasi berbasis aplikasi saat ini menjadi hal yang menggembirakan sekaligus menimbulkan persoalan hukum sehingga driver transportasi online membutuhkan perlindungan hukum dalam menjalankan pekerjaannya. Bentuk perlindungan hukum yang dimaksud bukan hanya sebelum terjadinya masalah yang menimpa driver online,

namun juga pasca terjadinya masalah, atau dalam hal ini hingga proses pengadilan bahkan pasca adanya putusan pengadilan yang melibatkan driver online.

Perlindungan hukum yang dimaksudkan oleh peneliti adalah bantuan hukum kepada driver online yang sementara berhadapan dengan hukum. Akan tetapi, satu hal yang perlu dibatasi adalah bentuk bantuan hukum yang dapat diberikan adalah bantuan hukum kepada driver yang justru menjadi korban dari adanya suatu tindakan yang melanggar hukum dan merugikan driver. Selain itu, bantuan hukum dapat pula diberikan kepada driver yang posisinya menjadi pelaku namun dengan catatan driver dalam posisi terdesak untuk melakukan perlawanan sehingga posisi awalnya menjadi korban justru berubah menjadi pelaku.

Keberadaan para driver online dalam menjalankan profesinya, kerap mendapat intimidasi, persekusi dan tekanan dari oknum yang tidak bertanggung jawab, hingga terjadinya tindak kejahatan dan kriminalitas jalanan. Oleh sebab itu, perusahaan penyedia jasa layanan transportasi online juga wajib memberikan bantuan hukum bagi setiap driver yang berhadapan dengan hukum, baik pada tingkatan di kepolisian hingga pengadilan bahkan adanya putusan pengadilan.

Langkah konkrit yang dapat ditempuh oleh pihak perusahaan adalah dengan bekerjasama dengan lembaga bantuan hukum atau kantor advokat sebagai pihak-pihak yang dapat menjadi kuasa perusahaan dan driver dalam menghadapi permasalahan hukum yang menimpa driver. Saat ini, perusahaan penyedia transportasi online justru membentengi perusahaan masing-masing secara kelembagaan apabila ada tuntutan kepada perusahaan, namun belum memberikan

ruang bagi bantuan hukum kepada para driver yang berhadapan dengan hukum. Seharusnya, posisi perusahaan dan driver yang setara disadari oleh perusahaan untuk memberikan arahan kepada bagian hukum perusahaan untuk mendampingi para driver yang bermasalah dengan hukum, baik secara keperdataan maupun dalam masalah pidana. Bentuk perlindungan berupa bantuan hukum ini merupakan adanya langkah konkrit perusahaan untuk menjamin kedaulatan serta keamanan dalam profesi driver transportasi online.

Perlindungan hukum yang diberikan bagi rakyat Indonesia merupakan implementasi atas prinsip pengakuan dan perlindungan terhadap harkat dan martabat manusia yang bersumber pada Pancasila dan prinsip Negara hukum yang berdasarkan Pancasila. Setiap orang berhak mendapatkan perlindungan dari hukum. Hampir seluruh hubungan hukum harus mendapat perlindungan dari hukum. Oleh karena itu terdapat banyak macam perlindungan hukum.