



**Jurnal Penegakan Hukum
Indonesia (JPPI)**



**JPPI E-ISSN 2746-7406
JPPI P-ISSN 2808-4896**

**PERLINDUNGAN KESELAMATAN DAN
KESEHATAN KERJA BAGI PENGEMUDI
OJEK ONLINE DALAM SISTEM *GIG*
*ECONOMY***

[1] **Nurul Huda***; [2] **Yati Nurhayati &**
[3] **Fathan Ansori**

^{1, 2, 3} Universitas Islam Kalimantan Muhammad
Arsyad Al-Banjari

Jl. Adhyaksa No.2, Sungai Miai, Kec. Banjarmasin
Utara, Kota Banjarmasin, Kalimantan Selatan 70123

E-mail: nrlhuda22@gmail.com*

Editorial Office:

Jl. Brigjen H. Hasan Basri
Komplek Polsek Banjarmasin
Utara Jalur 3, Blok i Kota
Banjarmasin; Provinsi
Kalimantan Selatan; Republik
Indonesia (70125).

Email

jphi.scholarcenter@gmail.com

Principal Contact

+62 812 5681 2202

© 2025 by the authors.
Submitted for open access
publication in Jurnal Penegakan
Hukum Indonesia (JPPI) under
the terms and conditions of the
Creative Commons Attribution
NonCommercial-ShareAlike 4.0
license (CC BY NC SA 4.0). For
more information visit
(<http://creativecommons.org>)
Attribution-ShareAlike 4.0
International License

ABSTRACT

This study aims to examine the legal relationship between online motorcycle taxi drivers and digital platforms within the context of a platform-based digital economy, as well as the legal protection for these drivers concerning occupational safety and health (OSH). The research method employed is normative legal research with a statutory approach and a conceptual approach. This approach is used to analyze legislation and legal concepts related to employment relationships and OSH protection. The results indicate that the legal relationship between online motorcycle taxi drivers and digital platform companies is classified as a partnership, not an employment relationship. However, it factually reflects an imbalance and domination by one party, for example in unilateral fare setting, sanctions for order refusals, and algorithmic arrangements that affect order frequency. On the other hand, occupational safety and health protection for online motorcycle taxi drivers is not comprehensively regulated, placing them in a vulnerable position. This occurs because their partnership status excludes them from the scope of formal labor protection. Therefore, there is a need for regulations that address preventive measures against traffic accident risks caused by fatigue and lack of concentration resulting from uncontrolled flexible working hours, in order to realize the principles of justice and the right to decent work for all digital workers.

Keywords: *Gig economy; Online Motorcycle Taxi Drivers; Occupational Safety and Health Protection.*

Abstrak:

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bentuk hubungan hukum antara pengemudi ojek online dengan platform digital dalam konteks ekonomi digital berbasis platform serta

	<p>bagaimana perlindungan hukum bagi pengemudi ojek online terkait keselamatan dan kesehatan kerja (K3). Metode penelitian yang digunakan adalah metode penelitian normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan konseptual. Pendekatan ini digunakan untuk menganalisis peraturan perundang-undangan dan konsep hukum yang berkaitan dengan hubungan kerja serta perlindungan K3. Hasil penelitian menunjukkan hubungan hukum antara pengemudi ojek online dan perusahaan Hasil penelitian menunjukkan bahwa hubungan hukum antara pengemudi ojek online dan perusahaan platform digital diklasifikasikan sebagai hubungan kemitraan, bukan hubungan kerja, namun secara faktual mencerminkan ketimpangan dan dominasi salah satu pihak, misalnya dalam penetapan tarif sepihak, sanksi atas penolakan pesanan, dan pengaturan algoritma yang memengaruhi frekuensi pesanan. Di sisi lain, perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja bagi pengemudi ojek online belum diatur secara komprehensif, sehingga menempatkan mereka dalam posisi rentan. Hal ini terjadi karena status kemitraan menyebabkan pengemudi tidak termasuk dalam cakupan perlindungan ketenagakerjaan formal. Oleh karena itu, perlu adanya regulasi yang mengatur perlindungan pencegahan terhadap risiko kecelakaan lalu lintas akibat kelelahan dan kurangnya konsentrasi yang timbul dari fleksibilitas jam kerja yang tidak terkontrol, guna mewujudkan prinsip keadilan dan hak atas pekerjaan yang layak bagi seluruh pekerja digital.</p> <p>Kata kunci : <i>Gig economy</i>; Pengemudi Ojek Online; Perlindungan Keselamatan dan Kesehatan Kerja.</p>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

PENDAHULUAN

Ekonomi kerja lepas (*gig economy*) mengacu pada sistem kerja di mana individu bekerja secara independen untuk menyelesaikan tugas-tugas tertentu dalam jangka waktu singkat.¹ Pekerja dalam sistem ini, yang disebut pekerja *gig* (*gig worker*), biasanya bekerja secara lepas atau kontrak jangka pendek dan dibayar per proyek atau tugas yang mereka selesaikan, berbeda dengan pekerja formal yang menerima gaji tetap setiap bulan.

Karakteristik utama *gig economy* adalah fleksibilitas, yang memungkinkan individu untuk bekerja tanpa keterikatan waktu maupun lokasi. Para pekerja *gig* dapat menyesuaikan jadwal kerja dengan kegiatan lain, namun di balik fleksibilitas tersebut, pendapatan mereka tidak menentu karena bergantung pada jumlah pesanan layanan dan intensitas jam kerja.

¹ Tim Loker, "Gig Economy: Peluang Baru Atau Ancaman Tersembunyi Di Era Digital?," Loker.id, 2024, <https://www.loker.id/artikel/gig-economy-peluang-baru-atau-ancaman-tersembunyi-di-era-digital>.

Model bisnis berbasis platform menjadi pilar utama *gig economy*, di mana perusahaan menciptakan platform digital sebagai perantara yang menghubungkan pekerja *gig* dengan konsumen. Platform ini memfasilitasi interaksi dan transaksi, serta menyediakan alat untuk mengelola pekerjaan dan pembayaran secara efisien.

Kondisi pekerja *gig* termasuk rentan karena belum ada perlindungan hukum yang secara spesifik mengatur model bisnis berbasis platform. Status hukum mereka sebagai pekerja atau buruh tidak diakui dalam peraturan perundang-undangan ketenagakerjaan di Indonesia, sehingga mereka tidak memperoleh perlindungan yang sama seperti pekerja formal, misalnya perlindungan Keselamatan dan Kesehatan Kerja yang diatur dalam Pasal 86 dan Pasal 87 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. Akibatnya, pekerja *gig* menghadapi risiko eksploitasi, ketidakpastian pendapatan, dan kurangnya jaminan keselamatan kerja.

Pekerja *gig* berasal dari berbagai sektor, dengan sektor layanan jasa, khususnya pengemudi ojek online, menjadi contoh yang paling menonjol. Pengemudi ojek online telah mengalami dinamika regulasi yang berupaya memberikan perlindungan dan kepastian hukum, sekaligus menjadi objek kajian penelitian karena jumlahnya yang besar serta dampaknya terhadap perekonomian Indonesia.

Pada tahun 2018, Mahkamah Konstitusi mengeluarkan Putusan Nomor 41/PUU-XVI/2018 yang menolak permohonan untuk menjadikan ojek online sebagai angkutan umum, dengan alasan kurangnya jaminan keselamatan. (Perbaikan: Memperbaiki struktur kalimat agar lebih akademik) Putusan ini menimbulkan dampak hukum yang mengancam hak pengemudi ojek online atas perlindungan hukum, pekerjaan, dan penghidupan yang layak.²

Kemudian, pada tahun 2019 diterbitkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat sebagai payung hukum bagi pengemudi ojek online. Namun, peraturan ini dianggap masih kurang memadai dalam memberikan perlindungan dan kepastian hukum, karena tidak secara komprehensif mengatur keselamatan kerja dan jaminan sosial bagi pengemudi

² Ery Charmelita Raska and Susilo Wardani, "PERLINDUNGAN HUKUM BAGI DRIVER GRAB YANG MENGALAMI PESANAN FIKTIF PADA ERA GIG ECONOMY," *Collegium Studiosum Journal* 7, no. 2 (2024): 449–63, <https://doi.org/https://doi.org/10.56301/csj.v7i2.1439>.

Pengemudi ojek online yang bekerja setiap hari di jalan raya menghadapi risiko kecelakaan lalu lintas dan bahaya lain. Fleksibilitas yang menjadi karakteristik ekonomi *gig* membuat mereka tidak memiliki batasan jam kerja, sehingga berpotensi bekerja secara berlebihan tanpa memperhatikan keselamatan dan kesehatan. Oleh karena itu, diperlukan perlindungan yang tidak hanya berupa jaminan sosial, tetapi juga upaya pencegahan kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja, serta perlindungan bagi pengemudi, penumpang, dan pengguna jalan lainnya.

Dengan demikian, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis perlindungan hukum bagi pekerja *gig*, khususnya pengemudi ojek online, serta mengevaluasi regulasi yang ada dalam konteks keselamatan kerja, jaminan sosial, dan kepastian hukum.

RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan uraian latar belakang masalah di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini, yaitu:

1. Bagaimana bentuk hubungan hukum antara pengemudi ojek online dengan perusahaan platform digital dalam *gig economy*?
2. Bagaimana perlindungan hukum bagi pengemudi ojek online dalam sistem *gig economy* mengenai perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja?

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian normatif, yaitu metode yang menekankan kajian terhadap peraturan perundang-undangan dan doktrin hukum untuk mendapatkan pemahaman yang sistematis mengenai isu hukum yang diteliti³. Dalam penelitian ini, kajian difokuskan pada beberapa peraturan perundang-undangan yang relevan, seperti Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat, serta peraturan perundang-undangan lainnya yang terkait dengan perlindungan hukum pekerja *gig*, khususnya pengemudi ojek online.

³ Soerjono Soekanto and Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat*, Ed.1 (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2010).

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Pendekatan perundang-undangan digunakan untuk menganalisis ketentuan hukum yang berlaku dan menilai kesesuaiannya dengan perlindungan pekerja *gig* dalam praktik, sedangkan pendekatan konseptual digunakan untuk menelaah konsep, prinsip, dan teori hukum yang relevan sebagai dasar argumentasi dan interpretasi hukum⁴. Dengan kombinasi kedua pendekatan ini, penelitian ini bertujuan untuk menyusun pemahaman yang sistematis mengenai perlindungan hukum bagi pekerja *gig* di Indonesia dan mengevaluasi efektivitas regulasi yang ada.

PEMBAHASAN

Bentuk Hubungan Hukum Antara Pengemudi Ojek Online dengan Perusahaan Platform Digital dalam *Gig economy*

Hubungan hukum antara pengemudi ojek online dengan perusahaan platform digital merupakan hubungan kemitraan sebagaimana tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat pada Pasal 15 Ayat (1) yang berbunyi: "*Hubungan antara Perusahaan Aplikasi dengan Pengemudi merupakan hubungan kemitraan*". Namun, dalam Peraturan Menteri Perhubungan tersebut tidak menjelaskan lebih lanjut mengenai bentuk hubungan kemitraan antara perusahaan platform digital dan pengemudi ojek online. Kekosongan norma ini menimbulkan ketidakpastian hukum bagi pengemudi ojek online karena tidak ada panduan jelas mengenai hak dan kewajiban masing-masing pihak.

Adapun istilah kemitraan terdapat dalam Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah, Pasal 1 Angka 13 yang berbunyi: "*Kemitraan adalah kerjasama dalam keterkaitan usaha baik langsung maupun tidak langsung, atas dasar prinsip saling memerlukan, mempercayai, memperkuat, dan menguntungkan yang melibatkan pelaku Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah dengan Usaha Besar.*" Dengan demikian, hubungan kemitraan harus dilandasi kesetaraan

⁴ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum* (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2011).

kedudukan antara para pihak, serta dibangun di atas prinsip saling memerlukan, mempercayai, dan menguntungkan. Prinsip kesetaraan ini menjadi tolok ukur penting untuk menilai apakah hubungan ojek online benar-benar kemitraan atau tidak.

Para pengemudi ojek online dapat mendaftarkan diri sebagai mitra sebuah platform digital melalui telepon seluler mereka dengan menyetujui perjanjian tertulis berbentuk elektronik pada platform digital atau aplikasi ojek online tersebut. Perjanjian kemitraan tersebut memuat klausul-klausul baku yang dibuat secara sepihak oleh perusahaan platform digital, sehingga pengemudi ojek online hanya diberikan pilihan untuk menerima atau menolak seluruh isi perjanjian (*take it or leave it contract*).

Persetujuan terhadap isi perjanjian menjadi syarat mutlak bagi para pengemudi ojek online untuk dapat mendaftarkan diri sebagai mitra. Beberapa klausul dalam perjanjian ini tidak menguntungkan bagi mitra kerja dan tidak memberikan ruang untuk tinjauan, sanggahan, atau negosiasi, sehingga menimbulkan ketidakseimbangan kedudukan hukum antar pihak.⁵

Perjanjian kemitraan dapat dinyatakan sah dan mengikat jika memenuhi empat syarat sahnya suatu perjanjian menurut Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Berdasarkan asas kebebasan berkontrak (Pasal 1338 KUHP), setiap klausul sah sepanjang tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan, ketertiban umum, dan kesusilaan. Namun, asas ini tidak boleh mengakibatkan ketimpangan posisi yang merugikan salah satu pihak. Dengan demikian, perjanjian yang sah berlaku sebagai undang-undang bagi para pihak dan harus dilaksanakan dengan itikad baik.

Perusahaan platform digital dan pengemudi ojek online sebagai subjek hukum kemitraan menimbulkan hak dan kewajiban bagi masing-masing pihak, yang secara teori merupakan hubungan hukum bilateral. Hak dan kewajiban tersebut tertuang dalam perjanjian kemitraan yang dibuat sendiri oleh para pihak.

⁵ Bagus Rahmanda and Lisbeth Jonathan, "Implementasi Perjanjian Kerja Pengemudi Ojek Online Dengan Perusahaan Penyedia Aplikasi," *Gema Keadilan* 9, no. 3 (2022): 275–86, <https://doi.org/https://doi.org/10.14710/gk.2022.16681>.

Dalam praktiknya, penetapan tarif layanan ojek online ditentukan secara sepihak oleh perusahaan platform digital, tanpa melibatkan pengemudi sebagai mitra. Selain itu, perusahaan platform digital memiliki kewenangan penuh untuk memodifikasi atau mengubah kebijakan secara sepihak, termasuk sistem algoritma yang mengontrol para pengemudi. Hal ini menggeser hubungan kemitraan menjadi hubungan subordinatif, di mana pengemudi berada pada posisi lemah dan terkontrol sepenuhnya.

Penetapan tarif sepihak menyalahi prinsip kemitraan yang ideal, karena tidak mencerminkan kesetaraan dan saling menguntungkan; pengemudi tidak memiliki ruang partisipatif dalam keputusan yang berdampak langsung pada pendapatan mereka. Ketimpangan ini semakin nyata karena pengemudi menanggung sebagian besar beban operasional, seperti bahan bakar, perawatan kendaraan, pajak, kuota internet, telepon seluler, dan perlengkapan keselamatan. Hal ini menunjukkan adanya ketidakseimbangan beban risiko ekonomi.

Pengemudi ojek online juga tidak sepenuhnya bebas dalam bekerja. Mereka dikontrol melalui sistem algoritma perusahaan platform digital yang menentukan pembagian pesanan, yang berdampak langsung pada pendapatan. Pengawasan berbasis algoritma ini menyerupai pengawasan dalam hubungan kerja konvensional dan menimbulkan tekanan kerja yang tinggi (*algorithmic management/digital labor control*)⁶.

Selain itu, kewenangan penuh yang dimiliki perusahaan platform digital untuk memodifikasi atau mengubah kebijakan atau ketentuan secara sepihak sewaktu-waktu, membuat kedudukan pengemudi ojek online sebagai mitra berada dalam posisi yang lemah. Salah satu contohnya adalah penetapan alasan sah pembatalan pesanan oleh pengemudi ojek online. Tindakan ini menunjukkan adanya unsur "*perintah dan kontrol*", yang merupakan ciri khas hubungan kerja, karena pengemudi harus mematuhi ketentuan perusahaan agar terhindar dari sanksi seperti suspend, pemutusan kemitraan, atau penurunan jumlah pesanan yang masuk ke akun mereka.

⁶ Alex Rosenblat and Luke Stark, "Algorithmic Labor and Information Asymmetries: A Case Study of Uber's Drivers," *International Journal Of Communication* 10, no. 27 (2016): 3758–84, https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2686227.

Penetapan alasan sah pembatalan pesanan sebagai upaya menjaga citra layanan perusahaan platform digital, pembatal yang sering dari pesanan yang masuk pada akun mitra pengemudi ojek online akan berdampak negatif terhadap citra layanan perusahaan platform digital tersebut. Namun, ketidak ikutsertaan pengemudi ojek online dapat melemahkan posisi tawar, sedangkan pengemudi ojek online secara langsung merasakan kondisi kerja dilapangan. Pengemudi ojek online yang melakukan pembatalan tanpa alasan sah akan mendapatkan sanksi seperti *suspend* atau pemutusan kemitraan ataupun penurunan jumlah pesanan yang masuk pada akun milik pengemudi ojek online.

Kontrol algoritma juga menciptakan tekanan kerja yang tinggi, karena pengemudi harus menerima dan menyelesaikan pesanan untuk menjaga performa akun mereka. Algoritma mengatur ke mana pengemudi pergi, pesanan apa yang diterima, dan hanya memberikan waktu sepuluh detik untuk memilih "*terima*" atau "*tolak*" misi. Ketika menerima misi, pengemudi menanggung risiko biaya perjalanan yang tidak sebanding dengan waktu yang dikorbankan.⁷ Hal ini menunjukkan adanya eksploitasi kerja tersembunyi melalui tekanan performa algoritma, yang mengabaikan kemampuan dan kebutuhan istirahat pengemudi. Pengemudi ojek online dituntut bekerja dalam waktu panjang tanpa kepastian pendapatan layak dan tanpa perlindungan sebagaimana pekerja dalam hubungan kerja formal. Fenomena ini sejalan dengan teori "*algorithmic management*" atau "*digital labor control*" yang menekankan pengendalian pekerjaan melalui algoritma dan teknologi digital.

Perusahaan platform digital memiliki kontrol dominan terhadap pengemudi melalui penerapan algoritma, penetapan tarif sepihak, serta penggunaan klausul baku dalam perjanjian tanpa adanya posisi tawar yang seimbang. Kondisi ini membuat hubungan hukum antara pengemudi ojek online dan perusahaan platform digital menyimpang dari unsur kemitraan yang menuntut kesetaraan, sebagaimana diatur dalam Pasal 1 Angka 13 dan Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah. Hubungan tersebut lebih mengarah pada hubungan kerja terselubung yang dibungkus dalam bentuk kemitraan, untuk

⁷ Devita Aditya Wicaksono, "Gamifikasi Sistem Kerja Dan Siasat Pengemudi Gojek," *Calathu: Jurnal Ilmu Komunikasi* 2, no. 2 (2020): 132–44, <https://doi.org/https://doi.org/10.37715/calathu.v2i2.2091>.

menghindari tanggung jawab hukum sebagaimana mestinya dalam hubungan kerja formal yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. Praktik ini menegaskan bahwa pengemudi ojek online secara faktual lebih mendekati status pekerja dibanding mitra sejati.

Hubungan kemitraan berbeda dengan hubungan kerja. Hubungan kerja adalah hubungan hukum yang berdasarkan perjanjian kerja antara pekerja dengan pengusaha, yang mengandung unsur pekerjaan, upah, dan perintah. Sebagaimana tercantum dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan Pasal 1 Angka 15: "*Hubungan kerja adalah hubungan antara pekerja/buruh dengan pengusaha yang terjadi karena adanya perjanjian kerja, yang mempunyai unsur pekerjaan, upah, dan perintah.*" Pengusaha memiliki kewenangan untuk memberikan perintah dan mengatur pelaksanaan pekerjaan yang dilakukan pekerja yang diberi upah. Unsur perintah dan upah menegaskan kedudukan atasan-bawahan dalam hubungan kerja. Dengan demikian, kedudukan para pihak dalam hubungan kerja bersifat vertikal dan mencerminkan hierarki kekuasaan antara pengusaha dan pekerja. Berdasarkan uraian di atas, praktik ojek online sejatinya mendekati hubungan kerja dibanding hubungan kemitraan.

Perlindungan Hukum Bagi Pengemudi Ojek Online dalam Sistem *Gig economy* Mengenai Perlindungan Keselamatan dan Kesehatan Kerja

Pengemudi ojek online sebagai pekerja *gig* yang memiliki karakteristik fleksibilitas dalam bekerja, membuat mereka dapat bekerja sesuai dengan keinginan mereka sendiri. Namun, fleksibilitas tersebut memiliki implikasi hukum dan sosial. Dibalik fleksibilitas yang ditawarkan kepada pekerja *gig* dalam sistem *gig economy*, muncul tantangan seperti pendapatan yang tidak menentu. Banyak pengemudi ojek online di Indonesia menjadikan pekerjaan ini sebagai mata pencarian utama untuk memenuhi kebutuhan hidup mereka, sehingga harus bekerja dalam jam kerja panjang untuk mengejar target pendapatan harian.

Di sisi lain, kebijakan penentuan tarif ditetapkan oleh perusahaan platform digital, sementara pengemudi ojek online menggunakan aset pribadi mereka dan menanggung biaya operasional. Kontrol algoritma memaksa pengemudi bekerja dengan tekanan tinggi untuk menjaga performa akun, dan sistem ini berdampak

langsung terhadap jumlah pendapatan harian mereka. Kondisi ini termasuk kategori "*risiko kerja tidak langsung*" dalam hukum ketenagakerjaan, karena berpotensi menimbulkan kelelahan, menurunnya konsentrasi, dan risiko kecelakaan atau penyakit akibat kerja.

Namun, hubungan antara pengemudi ojek online dengan perusahaan platform digital diatur sebagai kemitraan, sebagaimana tercantum dalam Pasal 15 Ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat. Dalam hubungan ini, kedudukan para pihak sejajar. Akibatnya, perusahaan platform digital tidak dibebani kewajiban hukum sebagaimana pengusaha dalam hubungan kerja, yang menimbulkan "*kekosongan perlindungan hukum di bidang K3*". Hal ini merupakan bentuk legal loophole yang sering dimanfaatkan perusahaan digital, karena mereka tidak diwajibkan menjamin keselamatan dan kesehatan kerja sebagaimana diatur dalam Pasal 86 dan Pasal 87 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.

Perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja merupakan upaya pencegahan kecelakaan dan penyakit akibat kerja, serta pengawasan dan pembinaan terhadap pekerja. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja berfungsi sebagai kepastian hukum bagi pekerja atas hak keselamatan dan kesehatan kerja, yang mengatur tanggung jawab pengusaha, pengawas, ahli keselamatan kerja, dan pihak terkait. Meskipun undang-undang ini belum mengatur pekerja *gig* secara eksplisit, prinsipnya tetap relevan untuk pengemudi ojek online.

Penerapan K3 disesuaikan dengan jenis pekerjaan dan kondisi lingkungan kerja, karena setiap tempat kerja memiliki karakteristik, potensi bahaya, dan tingkat risiko berbeda. Hal ini menjadi jembatan antara teori K3 dan realitas *gig economy*. Dalam konteks pekerja *gig* seperti pengemudi ojek online, mereka tidak menerima perlindungan K3 setara pekerja formal. Meskipun demikian, perhatian serius tetap diperlukan terhadap keselamatan dan kesehatan kerja, terlepas dari status kemitraan.

Pasal 27 Ayat (2) Undang-Undang Dasar Tahun 1945 menyatakan bahwa tiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak. Dengan

demikian, perlindungan K3 bagi pekerja *gig* harus dipandang sebagai bagian dari pelaksanaan hak konstitusional atas pekerjaan yang layak, yang merupakan obligasi positif negara dalam perlindungan HAM. Hal ini sejalan dengan Pasal 38 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia.

Saat ini, salah satu payung hukum bagi pengemudi ojek online adalah Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019. Regulasi ini mengatur aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, keterjangkauan, dan keteraturan, namun lebih menekankan pada keselamatan publik, bukan keselamatan pekerja. Pemenuhan keselamatan termuat dalam Pasal 4, aspek keamanan Pasal 5 Ayat (1) dan (2), kenyamanan Pasal 6, serta keteraturan Pasal 8. Ketentuan ini membebaskan tanggung jawab perlindungan keselamatan pada pengemudi sebagai individu, bukan perusahaan, sehingga pengemudi menanggung risiko sendiri.

Ketentuan-ketentuan tersebut menunjukkan bahwa tanggung jawab pemenuhan perlindungan keselamatan dalam operasional layanan jasa ojek online dibebankan kepada pengemudi ojek online sebagai individu dan mitra, mengingat hubungan hukum yang tertera dalam perjanjian antara pengemudi ojek online dengan perusahaan platform digital berupa hubungan kemitraan.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat, Pasal 4 Huruf a, yang menyatakan bahwa pengemudi ojek online harus berada dalam keadaan sehat. Pasal tersebut telah mengatur perlindungan bagi pengemudi ojek online, namun terdapat kekurangan dalam perlindungan keselamatan kerja.

Ketentuan tersebut telah menunjukkan bahwa pentingnya kondisi fisik pengemudi ojek online berada dalam keadaan sehat saat berkendara, namun tidak ada secara eksplisit mewajibkan untuk melakukan pemeriksaan kesehatan pengemudi ojek online secara berkala seperti pekerja dalam hubungan kerja yang termuat dalam Pasal 8 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja. Mengingat dalam aspek keselamatan dan kesehatan kerja, pemeriksaan kesehatan merupakan salah satu upaya preventif yang penting dilakukan oleh pengemudi ojek online.

Meskipun, pengemudi ojek online diwajibkan berada dalam keadaan sehat saat berkendara. Namun, mereka bekerja tanpa kontrol batasan waktu dengan pendapatan yang tidak menentu. Kondisi tersebut berpotensi membuat mereka kesulitan membagi waktu antara bekerja dan beristirahat. Hal ini juga penting diperhatikan dalam kerangka perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja bagi pengemudi ojek online.

Pada Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat, perusahaan platform digital juga diberikan kewajiban perlindungan keselamatan kerja yang termuat dalam Pasal 5 Ayat (2) Huruf f, bahwa perusahaan platform digital berkewajiban memberikan perlindungan keselamatan kerja berupa fitur tombol darurat bagi pengemudi ojek online pada platform digital aplikasi mitra ojek online untuk mencegah risiko tindak kejahatan di jalan dapat membahayakan pengemudi ojek online. Tidak hanya itu perusahaan platform digital juga berkewajiban melakukan pembinaan dan pengawasan terhadap mitra pengemudi ojek online terkait kepatuhan dan keselamatan lalu lintas yang telah tercantum dalam Pasal 8 Huruf c Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat.

Untuk melengkapi perlindungan keselamatan kerja bagi pengemudi ojek online, di mana perusahaan platform digital juga memberikan perlindungan kepastian mendapatkan santunan jika terjadi kecelakaan serta perusahaan platform digital dibebankan tanggung jawab untuk memastikan bahwa pengemudi ojek online terdaftar dalam program jaminan sosial seperti BPJS Ketenagakerjaan yang meliputi, jaminan kecelakaan kerja, jaminan, hari tua, dan jaminan kematian. Sebagaimana termuat dalam Pasal 16 Ayat (3) Huruf h dan i Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat.

Meskipun, terdapat jaminan sosial yang dapat melindungi pengemudi ojek online. Diperlukan upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas serta bahaya lain yang diakibatkan oleh tekanan kerja yang tinggi dan tempat kerja yang berpotensi

membahayakan pengemudi ojek online sebagai upaya perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja. Mengingat bahwa penyebab kecelakaan lalu lintas di jalan raya dapat dikelompokkan menjadi tiga faktor utama, yaitu faktor manusia, faktor kendaraan, dan faktor jalan dan lingkungan sekitarnya.⁸

Contoh faktor yang berasal dari manusia sebagai penyebab kecelakaan lalu lintas bisa berupa tidak konstrasian, kelelahan, kecepatan berkendara merupakan salah satu penyebab kecelakaan lalu lintas yang sangat berpotensi membahayakan pengemudi ojek online sebagai pengendara. Kelelahan merupakan faktor yang paling sering menyebabkan pengendara mengalami kejadian kecelakaan lalu lintas. Pekerjaan sebagai pengemudi ojek online memiliki beban kerja yang berat sehingga risiko mengalami kelelahan sangat tinggi.⁹

Adapun beberapa pengemudi ojek online yang menjadikan ojek online sebagai pekerjaan utamanya untuk memenuhi kebutuhan hidup sangat bergantung pada pendapatan dari platform digital. Fleksibilitas yang diberikan dalam sistem *gig economy* membuat para pengemudi ojek online bekerja tanpa batasan waktu dan istirahat. Hal tersebut diperparah dengan tidak adanya peringatan atau antisipasi terhadap kelelahan akibat dari fleksibilitas yang tidak terkontrol yang dapat berpotensi membahayakan keselamatan dan kesehatan para pengemudi ojek online. Oleh karena itu, diperlukan adanya regulasi yang mewajibkan semua perusahaan platform digital ojek online memberikan peringatan waktu istirahat bagi pengemudi ojek online, seperti halnya tersedia fitur tombol darurat bagi pengemudi ojek online pada platform digital, yang termuat dalam Pasal 5 Ayat (2) Huruf f Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat.

PENUTUP

Hubungan hukum antara pengemudi ojek online dan perusahaan platform digital disebutkan sebagai hubungan kemitraan sebagaimana diatur dalam Pasal 15

⁸ Ratna Kumala Sari, *Corporate Criminal Responsibility Ojek Online* (Malang: PT. Literasi Nusanatara Abadi Grup, 2023).

⁹ Nurul Dewi Oktavia, "Hubungan Waktu Kerja Dan Kelelahan Subjektif Dengan Kejadian Kecelakaan Pada Pengemudi Ojek Online Di Sidoarjo," *Media Gizi Kesmas* 11, no. 2 (2022): 458–63, <https://doi.org/https://doi.org/10.20473/mgk.v11i2.2022.458-463>.

Ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat. Ketentuan ini menjadi dasar legal formal yang membedakan pengemudi ojek online dari pekerja dalam hubungan kerja konvensional. Namun, Peraturan Menteri Perhubungan tersebut tidak menjelaskan lebih lanjut mengenai bentuk hubungan kemitraan antara pengemudi ojek online dan perusahaan platform digital, baik dari segi hak dan kewajiban maupun tanggung jawab hukum para pihak, sehingga secara faktual mencerminkan adanya ketimpangan, ketidaksetaraan, dan dominasi salah satu pihak yang mencolok.

Disamping itu, hubungan kemitraan antara pengemudi ojek online dengan perusahaan platform digital menyebabkan pengemudi ojek online tidak berhak atas perlindungan hukum ketenagakerjaan, salah satunya perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja, karena hubungan kemitraan tidak memenuhi unsur hubungan kerja sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 15 UU No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. Adapun Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 telah menjadi dasar hukum yang mengatur perlindungan bagi pengemudi ojek online, dengan memuat kewajiban pemenuhan aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, dan keteraturan. Namun, regulasi ini masih belum sepenuhnya memberikan perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja yang bersifat preventif bagi pekerja *gig* seperti pengemudi ojek online yang memiliki fleksibilitas dalam bekerja. Fleksibilitas tersebut justru memperbesar risiko kelelahan kerja dan kecelakaan di jalan.

Dengan demikian, diperlukan pengaturan yang lebih komprehensif mengenai hubungan kemitraan antara pengemudi ojek online dan perusahaan platform digital agar tidak menimbulkan ketimpangan hukum dan memastikan terpenuhinya hak atas keselamatan kerja sebagaimana dijamin oleh peraturan perundang-undangan.

DAFTAR PUSTAKA

- Marzuki, Peter Mahmud. *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2011.
- Oktavia, Nurul Dewi. "Hubungan Waktu Kerja Dan Kelelahan Subjektif Dengan Kejadian Kecelakaan Pada Pengemudi Ojek Online Di Sidoarjo." *Media Gizi*

Kesmas 11, no. 2 (2022): 458–63.
<https://doi.org/https://doi.org/10.20473/mgk.v11i2.2022.458-463>.

Rahmanda, Bagus, and Lisbeth Jonathan. "Implementasi Perjanjian Kerja Pengemudi Ojek Online Dengan Perusahaan Penyedia Aplikasi." *Gema Keadilan* 9, no. 3 (2022): 275–86. <https://doi.org/https://doi.org/10.14710/gk.2022.16681>.

Raska, Ery Charmelita, and Susilo Wardani. "PERLINDUNGAN HUKUM BAGI DRIVER GRAB YANG MENGALAMI PESANAN FIKTIF PADA ERA GIG ECONOMY." *Collegium Studiosum Journal* 7, no. 2 (2024): 449–63. <https://doi.org/https://doi.org/10.56301/csaj.v7i2.1439>.

Rosenblat, Alex, and Luke Stark. "Algorithmic Labor and Information Asymmetries: A Case Study of Uber's Drivers." *International Journal Of Communication* 10, no. 27 (2016): 3758–84. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2686227.

Sari, Ratna Kumala. *Corporate Criminal Responsibility Ojek Online*. Malang: PT. Literasi Nusantara Abadi Grup, 2023.

Soekanto, Soerjono, and Sri Mamudji. *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat*. Ed.1. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2010.

Tim Loker. "Gig Economy : Peluang Baru Atau Ancaman Tersembunyi Di Era Digital?" *Loker.id*, 2024. <https://www.loker.id/artikel/gig-economy-peluang-baru-atau-ancaman-tersembunyi-di-era-digital>.

Wicaksono, Devita Aditya. "Gamifikasi Sistem Kerja Dan Siasat Pengemudi Gojek." *Calathu: Jurnal Ilmu Komunikasi* 2, no. 2 (2020): 132–44. <https://doi.org/https://doi.org/10.37715/calathu.v2i2.2091>.