

PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENGEMUDI JASA TRANSPORTASI *ONLINE* DI KOTA MEDAN

Zuhriati Khalid

Universitas Harapan Medan

Email : zuhriatikhalid0@gmail.com

ABSTRAK

Hukum dalam proses *social engineering* berperan membentuk regulasi yang mengontrol perubahan sosial dimasyarakat, antara lain dengan terealisasinya perlindungan hukum secara universal bagi masyarakat. Antara para pengemudi (*driver*) jasa transportasi *online* dengan pihak provider transportasi online memiliki hubungan kemitraan sebagaimana yang diatur dalam hukum perdata, akan tetapi dilihat dari aspek hukum ketenagakerjaan hubungan kemitraan tersebut telah memenuhi unsur secara formal, yakni adanya kepercayaan, perintah dan upah. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk melihat sejauh mana implementasi peraturan hukum yang ada dipatuhi dan memberikan perlindungan kepada masyarakat. Metode penelitian ini adalah kualitatif, yakni berdasarkan prinsip/azas hukum, doktrin dan peraturan perundangan yang dapat menjawab permasalahan dalam penelitian ini.

Kata Kunci : Perlindungan Hukum, Pengemudi, Transportasi Online.

ABSTRACT

Law as social engineering has played a role in forming regulations that control social change in society, among the realization of universal legal protection for society. Between the drivers of online transportation services with the online transportation, the provider has a relationship as regulated in civil law but viewed from the aspect of labor law the relationship has fulfilled the elements formally, namely the existence of the trust, orders, and wages. The purpose of this study is to see to what extent the implementation of existing legal regulations is obeyed and provide protection to the public. The method of this research is qualitative, which is based on the principles of law, doctrine, and legislation that can answer the problems in this study.

Keywords : Legal Protection, Driver, Online Transportation.

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Hukum dalam arti luas mencakup aturan normatif dan pedoman perilaku dalam kehidupan berbangsa dan bernegara yang didukung oleh sistem sanksi tertentu apabila terjadi penyimpangan didalamnya. Dalam hal ini Satjipto Rahardjo menyatakan, hukum bukanlah sekedar logika semata, tetapi merupakan ilmu sebenarnya (*genuine science*), dimana hukum selalu berusaha untuk memahami atau melihat kaitan dengan hal-hal dibelakang hukum, yakni dalam konteks logika sosial yang lebih besar dari pada logika hukum (perundang-undangan). Tidak ada tatanan sosial yang tidak bertolak dari kearifan pandangan tentang manusia dan masyarakat, dengan kata lain tidak ada tatanan tanpa paradigma.¹ Hukum harus dapat menjadi *problem solving* baik dari dimensi kenegaraan maupun dimensi kemasyarakatan yakni dengan menggunakan logika hukum yang berlandaskan pada *nomos* (realitas sosial) dalam hal ini hukum menjadi *regularities* (pola-pola perilaku) yang tersimak dalam kehidupan sehari-hari (*sine ira et studio*).²

Dalam konteks kehidupan sehari-hari, manusia tak bisa terlepas dari hubungan hukum yang timbul didalam masyarakat, salah satu contohnya adalah antara pengemudi (*driver*) jasa transportasi *online* dengan pihak provider, hal ini terjadi akibat manusia dalam proses pemenuhan kebutuhan hidupnya tidak terlepas dari implementasi perkembangan revolusi industri sebagaimana sebagai salah satu hal yang mendukung sirkulasi perekonomian bangsa. Terjadinya Perubahan model transportasi konvensional ke transportasi berbasis jaringan internet ini

¹ Satjipto Rahardjo, 1998, *Pendayagunaan Sosiologi Hukum Untuk Memahami Proses-Proses Sosial Dalam Konteks Pembangunan Dan Globalisasi*, Makalah Seminar Nasional Sosiologi Hukum Dan Pembentukan Asosiasi Sosiologi Hukum Indonesia, Pusat Studi Hukum Dan Masyarakat Fakultas Hukum Undip, Semarang, hlm. 35.

² Soetandyo Wignyosoebroto, 2001, "*Materi Tutorial Mata Kuliah Penulisan Disertasi Untuk Program Doktor Ilmu Hukum Universitas Diponegoro*", Semarang, hlm.11-15.

merupakan salah satu gejala sosial yang timbul didalam masyarakat, sehingga masyarakat dituntut harus mampu beradaptasi dengan perubahan sosial yang ada.

Secara umum transportasi diartikan sebagai usaha pemindahan, atau penggerakan orang atau barang dari suatu lokasi, yang disebut lokasi asal, ke lokasi lain, yang disebut lokasi tujuan, untuk keperluan tertentu dengan mempergunakan alat tertentu pula.³ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Transportasi Jalan Pasal 1 angka 3 menyebutkan bahwa Transportasi adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Lahirnya moda transportasi darat dengan berbagai karakteristik dan tingkat pelayanan yang berbeda berorientasi untuk memberikan kenyamanan dan keamanan penumpang., Oleh karena itu sebagai salah satu elemen terpenting dalam kehidupan masyarakat, maka lalu lintas dan transportasi darat harus tertata dengan baik guna terwujudnya jasa transportasi darat yang sesuai dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan transportasi yang tertib, nyaman, cepat, teratur, lancar dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.

Transportasi *online* merupakan salah satu wujud implementasi partisipasi masyarakat dalam era revolusi industry 4.0, dimana dalam hal ini masyarakat dimanjakan dengan aplikasi berbasis teknologi yang memberikan pelayanan kepada masyarakat yang akan menggunakan moda transportasi melalui ponsel pintar. Melalui aplikasi ini konsumen dapat melakukan pemesanan secara online yang didalam aplikasi tersebut sudah tercantum rincian pemesanan seperti data pengemudi, lokasi penjemputan, lokasi tujuan, jarak tempuh, harga dan metode pembayaran. Beberapa contoh penyedia layanan transportasi berbasis

³ Fidel Miro, 2015, *Pengantar Sistem Transportasi*, Erlangga, Jakarta, hlm. 1.

aplikasi *online* di Indonesia antara lain Gojek, Grab, dan Blue Bird Taxi Mobile Reservation, dll yang menawarkan layanan transportasi penumpang baik roda 2 dan roda 4, jasa delivery makanan dan minuman, kurir, hingga layanan life style seperti salon kecantikan dan jasa urut.

Salah satu hal yang menjadi dilema bagi para pengemudi (*driver*) jasa transportasi *online* adalah, ketika masyarakat menikmati indahnya layanan fasilitas yang diberikan oleh perusahaan penyedia layanan aplikasi tersebut akan tetapi perlindungan hukum terhadap pengemudi (*driver*) jasa transportasi *online* ini masih sangat minim sekali. Salah satu contoh adalah maraknya kejahatan yang dilakukan pihak-pihak tertentu serta kerugian yang dialami para pengemudi (*driver*) jasa transportasi *online*, misal orderan fiktif, dibunuh, kendaraan dicuri, kendaraan mengalami kerusakan pada saat mengangkut penumpang, kecelakaan, layanan pemesanan makanan siap saji yang sudah dibeli dibatalkan, pungli aparat yang tidak bertanggung jawab, dsb.

Dalam hal ini pengemudi (*driver*) jasa transportasi *online* menanggung sendiri kerugian yang dideritanya. Padahal seyogyanya perusahaan juga harus ikut bertanggung jawab terhadap hal yang menimpa si pengemudi tersebut. Hak-hak pengemudi (*driver*) jasa transportasi *online* ini belumlah terpenuhi sebagaimana halnya dimaksud dalam hukum ketenagakerjaan. Hubungan hukum yang terjadi antara pengemudi (*driver*) jasa transportasi dengan perusahaan penyedia jasa aplikasi hanyalah hubungan perjanjian kemitraan sebagaimana diatur dalam hukum perdata. Dengan dalih perusahaan hanyalah penyedia jasa aplikasi dan bukan penyedia jasa transportasi menjadi alasan pembenar bagi perusahaan untuk menghindari kewajiban-kewajibannya terhadap para pengemudi sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah tersebut, maka permasalahan yang akan dikaji dalam peneliiian ini. *Pertama*, bagaimana kedudukan perjanjian antara pengemudi (*driver*) jasa transportasi *online* dengan perusahaan penyedia jasa aplikasi transportasi *online* ditinjau dari aspek hukum perdata. *Kedua*, bagaimana perlindungan hukum terhadap pengemudi (*driver*) jasa transportasi *online* ditinjau dari aspek hukum ketenagakerjaan?

II. METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif, yakni bukan berdasarkan pada angka-angka akan tetapi dengan mengemukakan prinsip-prinsip hukum, asas-asas peraturan perundang-undangan, dan doktrin-doktrin yang dapat menjawab permasalahan dalam penelitian ini.

III. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Kedudukan Perjanjian/Hubungan Kemitraan Antara Pengemudi (*Driver*) Jasa Transportasi *Online* Dengan Perusahaan Penyedia Jasa Aplikasi Transportasi *Online* Ditinjau Dari Aspek Hukum Perdata

Secara umum perjanjian merupakan ikatan yang dilakukan oleh 2 atau lebih subjek hukum yang saling mengikatkan diri satu dengan lainnya untuk melakukan atau tidak melakukan suatu perbuatan yang memiliki syarat dan sanksi telah disepakati oleh kedua belah pihak baik secara lisan dan tulisan. Pasal 1313 KUHPperdata (*Burgerlijk Wetboek*) menyebutkan bahwa : “Suatu persetujuan adalah suatu perbuatan dengan mana 1 (satu) orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih.” Akan tetapi defenisi

menurut BW tersebut sangat luas dan tidak lengkap, karena rumusan tersebut hanya perjanjian sepihak saja.⁴

Perjanjian yang telah dibuat oleh para pihak haruslah memenuhi beberapa unsur yakni adanya para pihak yang melakukan perjanjian, adanya kesepakatan, adanya tujuan yang hendak dicapai, adanya prestasi atau kewajiban yang akan dilaksanakan, adanya bentuk tertentudan adanya syarat-syarat tertentu. KUHPerduta merupakan dasar dari perjanjian yang termaktub dalam buku III KUHPerduta mengenai perjanjian dan perikatan. Kendati KUHPerduta sebagai sumber hukum utama dalam kontrak, selain itu juga terdapat sumber hukum lainnya yakni peraturan perundang-undangan, kesepakatan para pihak, yurisprudensi, perjanjian internasional/traktat, doktrin, hukum adat/kebiasaan. Didalam ilmu hukum terdapat beberapa asas dalam perjanjian/kontrak, yakni antara lain : hukum kontrak bersifat mengatur, asas kebebasan berkontrak (*freedom of contract*), asas *facta sunt servanda*, asas konsensual, asas obligatoir dan asas keseimbangan. Agar suatu perjanjian menjadi syah maka diperlukanlah beberapa persyaratan sebagaimana termaktub dalam pasal 1320 KUHPerduta, yakni adanya kesepakatan para pihak, kecakapan/kewenangan para pihak, perihal tertentu dan suatu sebab yang halal..

Ketentuan umum perjanjian kemitraan antara pengemudi (*driver*) jasa transportasi *online* dengan perusahaan penyedia jasa aplikasi transportasi *online* diatur dalam Pasal 1338 jo Pasal 1320 BW. Sedangkan, ketentuan khusus, merujuk pada ketentuan persekutuan perduta dalam Pasal 1618 BW s/d. Pasal 1641 BW, yang mengatur tentang hubungan hukum para pihak antara mitra satu dengan mitra lainnya dengan cara memasukkan suatu modal sebagai penyerahan (*inbreng*). Selain itu ketentuan tentang pengangkutan orang ini diatur juga dalam Bab I S/D IV Buku Ke III BW, UU No.3 Tahun

⁴ Mariam Darus Badruzaman, Dkk, 2001, *Kompilasi Hukum Perikatan Dalam Rangka Memperingati Memasuki Masa Purna Bakti Usia 70 Tahun*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 65.

1965 jo. UU No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Raya, Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

Kedudukan perjanjian kemitraan antara para pengemudi (*driver*) jasa transportasi *online* dengan perusahaan penyedia jasa aplikasi mempunyai kedudukan yang setara/seimbang, tidak ada kedudukan yang lebih tinggi seperti halnya dimaksud dalam hukum ketenagakerjaan. Kedudukan antara para pengemudi (*driver*) jasa transportasi *online* dengan perusahaan penyedia jasa aplikasi adalah sama tinggi atau kedudukan koordinasi (*gecoördineerd*).⁵ Perjanjian kemitraan ini merupakan perjanjian berkala, yakni pelayanan yang tidak tetap atau tidak terjadi secara *continue*, tetapi hanya kadangkala saja, yakni pada saat customer membutuhkan armada kendaraan saja untuk perjalannya. Hal ini diatur dalam Pasal 1601 BW. Perjanjian kemitraan yang disepakati oleh para pihak adalah perjanjian yang berbentuk baku (*standart contract*).

Perjanjian baku ialah perjanjian yang dibuat oleh salah satu pihak saja, dimana terkait isi perjanjian sudah diatur terlebih dahulu oleh salah satu pihak, sedangkan pihak yang lain tunduk patuh terhadap isi perjanjian tersebut tanpa dapat memberikan banyak masukan atas perubahan-perubahan klausula dalam perjanjian yang dibuat. Klausula-klausula yang tertulis dalam perjanjian mitra antara pengemudi (*driver*) jasa transportasi *online* dengan pihak perusahaan penyedia jasa aplikasi transportasi *online* berisi hak dan kewajiban dari masing-masing pihak. Kontrak baku ini dibenarkan dalam hukum perdata, sebab pasal 1338 (1) BW menyebutkan bahwa semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi

⁵ H.M.N. Purwosucipto, 2008, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3 Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta, hlm. 7.

mereka yang membuatnya. Selain itu perjanjian kemitraan ini merupakan perjanjian yang berbentuk elektronik, yakni perjanjian para pihak yang dibuat melalui sistem elektronik sebagaimana diatur dalam Undang-undang No. 11 Tahun 2008 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik dan Peraturan Pemerintah No. 82 Tahun 2012 Tentang Penyelenggaraan Sistem dan Transaksi Elektronik.

Secara umum perjanjian kemitraan yang dibuat oleh pengemudi (*driver*) jasa transportasi *online* dan perusahaan penyedia jasa aplikasi transportasi *online* sudah memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam hukum perdata, dimana dalam perjanjian tersebut sudah memenuhi unsur-unsur dan syarat sahnya suatu perjanjian sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 1320 BW. Namun walaupun demikian isi didalam perjanjian tersebut terkesan berat sebelah. Didalam perjanjian tersebut terhadap segala kerugian dan resiko yang dialami oleh pengemudi (*driver*) menjadi tanggung jawab pengemudi (*driver*) sebagai mitra. Perusahaan dibebaskan dari semua tuntutan maupun kewajiban yang mungkin timbul dikarenakan kelalaian mitra. Apabila mitra melanggar ketentuan dalam perjanjian maupun kode etik yang ditetapkan oleh perusahaan, perusahaan mempunyai hak untuk memberikan sanksi kepada mitra. Hal ini lah yang dirasakan sebagai polemik bagi para pengemudi (*driver*) jasa transportasi *online*.

Dalam hukum perdata bunyi isi perjanjian sepihak tersebut dikenal dengan istilah klausula eksonerasi, yakni klausul yang dicantumkan dalam suatu perjanjian dengan mana satu pihak menghindarkan diri untuk memenuhi kewajibannya membayar ganti rugi seluruhnya atau terbatas yang terjadi karena ingkar janji atau perbuatan melawan hukum.⁶ Klausula eksonerasi ini memiliki ciri-ciri sebagai berikut :⁷

⁶ Rijken Dalam Ahmadi Miru, 2011, *Hukum Kontrak Perancangan Kontak*, Rajawali Press, Jakarta, hlm. 40.

⁷*Ibid.*,

1. Isinya ditetapkan sepihak oleh pihak yang memiliki kedudukan lebih tinggi
2. Pihak yang lemah tidak dilibatkan untuk menentukan unsur aksidentalia dalam perjanjian
3. Pihak yang lemah terpaksa menerima perjanjian itu karena faktor kebutuhan
4. Memiliki format tertulis
5. Dipersiapkan terlebih dahulu secara massal atau individual.

Di kota Medan sendiri para pengemudi (*driver*) jasa transportasi *online* yang memahami kedudukan mereka sebagai hubungan kemitraan sebanyak 66 %. Kendati perjanjian sudah ditandatangani akan tetapi mereka tidak sepenuhnya memahami apa yang menjadi hak dan kewajiban dari masing-masing pihak. Para *driver* yang memahami hak dan kewajibannya secara keseluruhan berjumlah 66 %. Sedangkan yang tidak paham sama sekali atau tidak faham seluruhnya berjumlah 68 %. Terkait isi perjanjian para *driver* jasa transportasi *online* yang memahami isi perjanjian secara keseluruhan berjumlah 48 %, dan tidak faham seluruhnya berjumlah 44. %.

Jika dikaitkan dengan hukum perdata hal ini bertolak belakang dengan azas keseimbangan, bahkan dapat dikatakan sebagai penyalahgunaan keadaan (*misbruik van omstandigheden*). Penyalahgunaan keadaan ini dapat terjadi jika suatu perjanjian lahir karena adanya keunggulan ekonomi, keunggulan psikologi maupun keunggulan lainnya.⁸ Kontrak baku ini secara teoritis masih menjadi perdebatan dikalangan para ahli hukum, dimana salah satunya adalah bertentangan dengan adanya azas keseimbangan, kebebasan berkontrak dan syarat sahnya perjanjian. Adapun para ahli hukum yang memperdebatkan tentang kontrak baku ini adalah sebagai berikut :⁹

⁸ Ahmadi Miru, *Op.Cit*, hlm. 49

⁹ *Ibid*, hlm. 44

- a. Sluitjer mengatakan bahwa kontrak baku bukan merupakan perjanjian, sebab kedudukan pengusaha dalam perjanjian itu adalah seperti pembentuk undang-undang swasta (*legio particuliere wetgever*).
- b. Pitlo menggolongkan kontrak baku sebagai perjanjian paksa (*dwang contract*), yang walaupun secara teoritis yuridis, kontrak baku ini tidak memenuhi ketentuan undang-undang dan oleh beberapa ahli hukum ditolak, namun kenyataannya kebutuhan masyarakat berjalan dalam arah yang berlawanan dengan keinginan hukum.
- c. Stein menyebutkan bahwa kontrak baku dapat diterima sebagai perjanjian, berdasarkan fiksi adanya kemauan dan kepercayaan (*victie van wil entrouen*) yang membangkitkan kepercayaan bahwa para pihak mengikat diri pada perjanjian itu, berarti secara sukarela setuju pada isi perjanjian tersebut.
- d. Asser Ruten mengemukakan bahwa setiap orang yang menandatangani perjanjian bertanggung gugat pada isi dan apa yang ditandatanganinya. Jika ada orang yang membubuhkan tandatangan pada formulir perjanjian baku, tanda tangan itu akan membangkitkan kepercayaan bahwa yang bertandatangan mengetahui dan menghendaki isi formulir yang ditandatanganinya. Tidak mungkin seseorang menandatangani apa yang tidak diketahui isinya.
- e. Hondiud berpendapat bahwa perjanjian baku mempunyai kekuatan mengikat berdasarkan kebiasaan (*gebruik*) yang berlaku dilingkungan masyarakat dan lalu lintas perdagangan.

Terkait dengan perbedaan pandangan tersebut diatas maka penulis berpendapat bahwa perjanjian yang disepakati oleh para *driver* jasa transportasi *online* dengan perusahaan penyedia aplikasi adalah sah dan mengikat para pihak, walaupun kontrak yang dibuat dilakukan melalui aplikasi berbasis teknologi, hal ini dapat dilihat pada saat mitra mengklik atau *submit* perjanjian elektronik tersebut maka dianggaplah para pengemudi

(*driver*) jasa transportasi *online* setuju dan memahami isi perjanjian tersebut serta tunduk patuh pada ketentuan yang telah disepakati tersebut (Lihat ketentuan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik dan Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 2012 Tentang Penyelenggaraan Sistem dan Transaksi Elektronik.

Perlindungan Hukum Terhadap Pengemudi (*Driver*) Jasa Transportasi *Online* Ditinjau Dari Aspek Hukum Ketenagakerjaan

Hukum perburuhan/ketenagakerjaan ialah ketentuan hukum yang mengatur tentang hubungan kerja yang dilakukan oleh pihak-pihak tertentu yakni tenaga kerja buruh, karyawan, pegawai sipil dan swasta kepada pihak majikan (pengusaha dan pemerintah) sebagai atasannya dengan imbalan menerima prestasi berupa gaji/upah baik secara lisan maupun tulisan pada saat sebelum, sedang atau sesudah melakukan suatu. Pada hakekatnya, hukum ketenagakerjaan bertujuan untuk melindungi para tenaga kerja dari perbuatan semena-mena pengusaha dan guna tercapainya keadilan sosial dalam bidang ketenagakerjaan. Secara Yuridis antara buruh dan majikan memiliki kedudukan yang sama (subkoordinasi) walaupun secara struktural kedudukan mereka adalah subordinasi (atasan dan bawahan).

Kesamaan kedudukan ini diatur dalam Pasal 27 UUD 1945, Pasal 5 dan 6 UU Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. Hukum ketenagakerjaan memiliki 3 macam kedudukan yang terletak dalam tatanan hukum di Indonesia, yakni :

1. Kedudukan hukum ketenagakerjaan dalam bidang hukum perdata
2. Kedudukan hukum ketenagakerjaan dalam bidang hukum administrasi negara.
3. Kedudukan hukum ketenagakerjaan dalam bidang hukum pidana.

Sebagaimana telah diuraikan diatas bahwa hubungan antara pengemudi (*driver*) jasa transportasi *online* dan perusahaan penyedia jasa aplikasi merupakan hubungan kemitraan dan bukan ketenagakerjaan. Akan

tetapi jika dilihat dalam sudut pandang hukum ketenagakerjaan hubungan tersebut merupakan hubungan ketenagakerjaan, sebab didalam perjanjian kemitraan tersebut secara garis besar mengandung unsur-unsur ketenagakerjaan sebagaimana yang dimaksud dalam hukum ketenagakerjaan, yakni adanya mengenai hubungan kerja yang mengakibatkan seseorang secara pribadi ditempatkan dibawah perintah atau pimpinan orang lain dan mengenai keadaan-keadaan penghidupan yang langsung bersangkut paut dengan hubungan kerja tersebut.

Antara pengemudi (*driver*) jasa transportasi *online* dan perusahaan penyedia jasa aplikasi transportasi *online* memiliki hubungan kerja sektor formal, yakni hubungan kerja yang terjalin antara pengusaha dan pekerja berdasarkan perjanjian kerja, baik untuk waktu tertentu maupun untuk waktu tidak tertentu yang mengandung adanya unsur kepercayaan, upah dan perintah. Jadi jelaslah bahwa didalam perjanjian kemitraan tersebut juga mengandung unsur pekerjaan, upah dan perintah. Selain itu perjanjian yang dibuat oleh para pengemudi (*driver*) jasa transportasi *online* dengan pihak perusahaan penyedia jasa aplikasi telah memenuhi syarat sahnya perjanjian kerja, yakni :

- a. Adanya kesepakatan antara para pihak (tidak ada *dwang*-paksaan, *dwaling* penyesatan/kekhilafan atau *bedrong*-penipuan)
- b. Pihak-pihak yang bersangkutan mempunyai kemampuan atau kecakapan untuk (bertindak) melakukan perbuatan hukum (cakap usia dan tidak dibawah perwalian/ pengampunan)
- c. Ada (objek) pekerjaan yang diperjanjikan
- d. *Causa* pekerjaan yang diperjanjikan tersebut tidak bertentangan dengan ketertiban umum, kesusilaan, dan peraturan perundang-undangan yang berlaku (Pasal 52 ayat (1) Undang-Undang Ketenagakerjaan)

Berkaitan dengan hal tersebut jelaslah bahwa pengemudi (*driver*) jasa transportasi *online* adalah berkedudukan sebagai pekerja dan perusahaan

merupakan majikan, sehingga berlakulah hak dan kewajiban bagi kedua belah pihak sebagaimana yang dimaksudkan oleh UU No.13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, dan oleh karena itu maka sudah selayaknyalah para pengemudi (*driver*) jasa transportasi *online* mendapatkan perlindungan hukum sebagaimana yang diamanatkan oleh UUD 1945 Pasal 27 Ayat (2) yang mengatur bahwa tiap-tiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan. Menurut Imam Soepomo perlindungan buruh terbagi 3 macam, yakni :¹⁰

- 1) Perlindungan ekonomis, yakni perlindungan yang berkaitan dengan usaha-usaha untuk memberikan pekerja suatu penghasilan yang cukup untuk memenuhi keperluan sehari-hari bagi diri dan keluarganya, termasuk dalam hal pekerja tersebut tidak mampu bekerja karena sesuatu diluar kehendaknya (jaminan sosial)
- 2) Perlindungan sosial, yakni perlindungan yang berkaitan dengan usaha kemasyarakatan, yang tujuannya memungkinkan pekerja tersebut mengenyam dan mengembangkan perikehidupannya sebagai manusia pada umumnya, dan sebagai anggota masyarakat dan anggota keluarga (kesehatan kerja)
- 3) Perlindungan teknis, yakni perlindungan yang berkaitan dengan usaha-usaha untuk menjaga pekerja dari bahaya kecelakaan yang dapat ditimbulkan oleh pesawat-pesawat atau alat kerja lainnya atau oleh bahan yang diolah atau dikerjakan perusahaan (keselamatan kerja).

Berdasarkan hasil penelitian penulis, di kota Medan perlindungan hukum terhadap para pengemudi (*driver*) jasa transportasi *online* masih jauh dari harapan. Hal tersebut dapat dilihat dari minimnya perlindungan yang diperoleh para pengemudi (*driver*) tersebut. Sebagai contoh dapat dilihat sebagai berikut :

- (1) Dari segi perlindungan ekonomis, para pengemudi (*driver*) jasa transportasi *online* belum mempunyai suatu jaminan sosial. 78% dari

¹⁰ Abdul Khakim, 2003, *Pengantar Hukum Ketenagakerjaan Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Jakarta, hlm. 61

sampel penelitian para pengemudi (*driver*) jasa transportasi *online* tidak memiliki jaminan sosial yang diberikan oleh perusahaan.

- (2) Dari segi perlindungan sosial, para pengemudi (*driver*) jasa transportasi *online* belum mempunyai suatu jaminan kesehatan oleh perusahaan, yakni tidak adanya BPJS bagi para pengemudi (*driver*) jasa transportasi *online* yang *discover* oleh perusahaan.
- (3) Dari segi perlindungan teknis, para pengemudi (*driver*) jasa transportasi *online* belum *tercover* dalam hal keselamatan kerja. Perusahaan hanya memberi alat keselamatan standard saja kepada para pengemudi (*driver*), yakni berupa masker, helm, dan jas hujan. Akan tetapi jika para pengemudi (*driver*) mengalami kecelakaan kerja menjadi tanggung jawab masing-masing pengemudi (*driver*). Pengemudi tidak dapat menuntut kerugian kepada perusahaan, hal ini termaktub didalam perjanjian kemitraan antara pengemudi (*driver*) dan perusahaan yang bunyinya :
 - (a) Mitra menyetujui bahwa semua risiko maupun kewajiban yang disebabkan oleh kelalaian mitra, yang termasuk namun tidak terbatas kepada keterlambatan mitra dalam menyediakan jasa kepada konsumen, kecelakaan dan kehilangan barang pada saat pengantaran, yang mungkin timbul dari maupun sehubungan dengan penyediaan jasa oleh mitra kepada konsumen merupakan tanggung jawab mitra.
 - (b) Dengan ini mitra menyetujui bahwa perusahaan tidak bertanggung jawab atas setiap kerugian, termasuk kerugian tidak langsung yang meliputi kerugian keuntungan, kehilangan data, cedera pribadi atau kerusakan properti sehubungan dengan, atau diakibatkan oleh penggunaan aplikasi, maupun penyediaan jasa oleh mitra kepada konsumen.
 - (c) Mitra menyetujui bahwa perusahaan tidak bertanggung jawab atas kerusakan, kewajiban, atau kerugian yang timbul karena penggunaan atau ketergantungan mitra terhadap aplikasi, atau ketidakmampuan mitra mengakses atau menggunakan aplikasi

- (d) Mitra dengan ini berjanji untuk membebaskan dan memberikan ganti rugi (apabila ada kerugian) kepada perusahaan vendor dari semua tuntutan maupun kewajiban yang mungkin timbul dikarenakan kelalaian Mitra.

Dari uraian contoh diatas maka asas-asas hukum sebagai prinsip dalam kegiatan penyelenggaraan sistem transportasi tidak dipenuhi oleh pihak penyedia jasa transportasi *online*. Adapun asas yang dimaksud adalah asas manfaat, asas usaha bersama dan kekeluargaan, asas adil dan merata, asas keseimbangan, asas kepentingan umum, asas keterpaduan, asas konsensual dan asas koordinatif. Kemudian jika dilihat dari ketentuan yang termaktub dalam UU Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, yaitu : *“Setiap pekerja/buruh berhak memperoleh penghasilan yang memenuhi penghidupan yang layak bagi kemanusiaan”*. Pasal 86 ayat (1) menyatakan, *Setiap pekerja/buruh berhak memperoleh perlindungan atas keselamatan dan kesehatan kerja, moral dan kesusilaan, dan perlakuan yang sesuai dengan harkat dan martabat manusia serta nilai-nilai agama”*. Selanjutnya dalam Pasal 104 ayat (1) *“Setiap pekerja/buruh berhak membentuk dan menjadi anggota serikat pekerja/serikat buruh.”*. Ketiga pasal tersebut yang dapat digunakan oleh pengemudi (*driver*) transportasi online guna memperoleh perlindungan hukum dalam melaksanakan pekerjaannya dan pihak penyedia jasa aplikasi seyogyanya juga harus mematuhi aturan tersebut, khususnya ketika membuat perjanjian kemitraan, sehingga perjanjian kemitraan tersebut tidak terkesan hanya menguntungkan pihak perusahaan saja.

IV. KESIMPULAN

Dari sudut pandang hukum keperdataan, hubungan kemitraan yang dilakukan oleh pengemudi jasa angkutan *online* dengan perusahaan provider adalah sah secara hukum dan kedudukan yang setara/seimbang atau kedudukan koordinasi (*gecoördineerd*), dan perjanjian kemitraan yang disepakati oleh para pihak adalah perjanjian yang berbentuk baku (*standart contract*). Dari aspek hukum perdata hubungan kemitraan ini diatur dalam

berbagai peraturan perundang-undangan yang berlaku. Sedangkan kedudukan antara para pengemudi (*driver*) jasa transportasi *online* dengan perusahaan penyedia jasa aplikasi mempunyai kedudukan yang setara/seimbang atau kedudukan koordinasi (*gecoördineerd*), dan perjanjian kemitraan yang disepakati oleh para pihak adalah perjanjian yang berbentuk baku (*standart contract*). Ditinjau dari sudut pandang hukum ketenagakerjaan antara pengemudi (*driver*) jasa transportasi *online* dan perusahaan provider sudah memenuhi unsur hubungan kerja sektor formal, yakni hubungan kerja yang terjalin antara pengusaha dan pekerja berdasarkan perjanjian kerja, baik PKWT dan PKWTT yang mengandung adanya unsur kepercayaan, upah dan perintah, sehingga berlakulah hak dan kewajiban bagi kedua belah pihak sebagaimana yang dimaksudkan oleh Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. Di kota Medan perlindungan hukum terhadap para pengemudi (*driver*) jasa transportasi *online* masih jauh dari harapan. Hal tersebut dapat dilihat dari minimnya perlindungan yang diperoleh para pengemudi (*driver*) tersebut, baik dari segi perlindungan ekonomis, perlindungan sosial, dan perlindungan teknis, sebagaimana termaktub sangat jelas dalam ketentuan Pasal 88 ayat (1), Pasal 86 ayat (1) dan Pasal 104 ayat (1) Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Badrul Zaman, Mariam Darus Dkk, 2001, *Kompilasi Hukum Perikatan Dalam Rangka Memperingati Memasuki Masa Purna Bakti Usia 70 Tahun*, Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Khakim Abdul, 2003, *Pengantar Hukum Ketenagakerjaan Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Jakarta.
- Miro Fidel, 2015, *Pengantar Sistem Transportasi*, Erlangga, Jakarta.
- Miru Ahmadi, 2011, *Hukum Kontrak Perancangan Kontrak*, Rajawali Press, Jakarta.
- Purwosucipto H.M.N., 2008, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3 Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta.
- Warpani. P. Suwardjoko, 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*, ITB, Bandung.

B. Makalah

- Rahardjo, Satjipto, 1998, *Pendayagunaan Sosiologi Hukum Untuk Memahami Proses-Proses Sosial Dalam Konteks Pembangunan Dan Globalisasi*, Makalah Seminar Nasional Sosiologi Hukum Dan Pembentukan Asosiasi Sosiologi Hukum Indonesia, Pusat Studi Hukum Dan Masyarakat Fakultas Hukum Undip, Semarang.
- Wignyosoebroto Soetandyo, 2001, *Materi Tutorial Mata Kuliah Penulisan Disertasi Untuk Program Doktor Ilmu Hukum Universitas Diponegoro*, Semarang.

C. Internet

- <http://News Gojek.Htm>, Diakses Pada Tanggal 1 April 2018.

D. Peraturan Perundang-Undangan

- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2013 tentang Ketenagakerjaan