



Department of Digital Business

Journal of Artificial Intelligence and Digital Business (RIGGS)

Homepage: <https://journal.ilmudata.co.id/index.php/RIGGS>

Vol. 4 No. 4 (2025) pp: 3487-3493

P-ISSN: 2963-9298, e-ISSN: 2963-914X

Perlindungan Hukum terhadap Mitra Driver dalam Perjanjian Kemitraan Gojek

Mushofi Nahar Mujahid¹, Dipo Wahyoeono²

^{1,2}Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya

mushofinahar@gmail.com

Abstrak

Perkembangan ekonomi platform pada era Revolusi Industri 4.0 telah menghadirkan gig economy yang menempatkan jutaan mitra pengemudi dalam posisi rentan akibat konstruksi hukum "kemitraan" yang membatasi akses terhadap perlindungan hukum ketenagakerjaan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis perlindungan hukum bagi mitra pengemudi dalam perjanjian kemitraan dengan perusahaan aplikasi Gojek, menilai kesesuaian klausul perjanjian dengan prinsip-prinsip keadilan kontraktual, mengkaji pemenuhan kewajiban perlindungan konsumen dan keselamatan kerja, serta merumuskan model perlindungan hukum yang bersifat operasional. Penelitian ini menggunakan metode hukum normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan konseptual, menganalisis bahan hukum primer, sekunder, dan tersier melalui penalaran deduktif serta interpretasi sistematis. Temuan penelitian menunjukkan bahwa hubungan hukum antara Gojek dan mitra dibangun sebagai hubungan kemitraan perdata berdasarkan KUHPperdata dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019, bukan sebagai hubungan kerja, sehingga norma perlindungan ketenagakerjaan tidak berlaku secara otomatis. Perlindungan preventif tercermin melalui regulasi tarif, SOP terkait suspensi dan pemutusan kemitraan, program BPJS Ketenagakerjaan, serta transparansi melalui Tartibjek. Adapun perlindungan represif tersedia melalui hak banding, layanan pengaduan, dan jalur penyelesaian sengketa. Namun demikian, posisi mitra tetap lemah akibat kontrak baku yang bersifat sepihak, monopoli perusahaan atas pengambilan keputusan dan data, serta mekanisme banding yang kurang transparan. Kesimpulannya, meskipun kerangka normatif telah tersedia, kesenjangan antara perlindungan de jure dan de facto masih terjadi sehingga diperlukan penguatan partisipasi mitra, penegakan unsur-unsur hubungan kerja secara faktual, serta penegakan lebih ketat atas kewajiban perusahaan guna mewujudkan keadilan kontraktual dalam ekosistem platform digital.

Kata kunci: Perlindungan Hukum, Mitra Pengemudi, Perjanjian Kemitraan, Gig Economy, Platform Digital

1. Latar Belakang

Kemajuan teknologi informasi di era transformasi digital telah melahirkan ekonomi berbasis platform yang mengubah pola kerja, cara bertransaksi, dan bentuk hubungan hukum antar para pihak. Layanan transportasi daring menjadi salah satu manifestasi menonjol dari gig economy, di mana jutaan pekerja bergantung pada aplikasi dengan pola kerja fleksibel yang dibingkai kontrak digital. Berbagai kajian menunjukkan bahwa pekerja platform berada pada posisi rentan karena status hubungannya kerap diposisikan sebagai "mitra" alih-alih pekerja, sehingga akses terhadap perlindungan hukum ketenagakerjaan menjadi terbatas. (Lesmana & Samudra, 2025) Dalam konteks Indonesia, Gojek menjadi aktor kunci yang mengorkestrasi pertemuan permintaan dan penawaran jasa, sehingga kontrak kemitraan dengan mitra driver memperoleh signifikansi hukum yang luas.

Penelitian mutakhir menunjukkan bahwa pertumbuhan layanan ride-hailing di Indonesia diikuti persoalan pembatalan sepihak, pemutusan akses (suspend), perubahan skema insentif, serta ketidakjelasan tanggung jawab ketika terjadi kecelakaan ataupun kerugian pihak ketiga. (Putri & Diamantina, 2019) Studi empiris terhadap pekerja gig di sektor transportasi dan logistik memperlihatkan bahwa banyak mitra belum sepenuhnya memahami isi kontrak elektronik yang mereka setuju melalui satu klik di aplikasi, sementara mekanisme keberatan terhadap kebijakan algoritmik masih terbatas. (Nawang Sari et al., 2025) Penelitian mengenai efektivitas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 menegaskan bahwa standar keselamatan yang diatur negara belum sepenuhnya terinternalisasi dalam praktik operasional perusahaan aplikasi dan perjanjian dengan mitra. (Febrianto & Syafingi, 2019) Temuan-temuan ini menjadi data awal yang menunjukkan adanya kesenjangan antara perlindungan normatif yang diidealkan dan pengalaman hukum yang dialami mitra driver di lapangan.

Kerangka hukum positif Indonesia menyediakan sejumlah rezim yang relevan bagi hubungan antara perusahaan aplikasi, mitra driver, dan pengguna jasa. Buku III KUH Perdata mengatur syarat sah perjanjian, asas kebebasan berkontrak, dan konsekuensi wanprestasi; Undang-Undang Perlindungan Konsumen menempatkan standar kewajaran klausul baku dan tanggung jawab pelaku usaha; Undang-Undang Informasi dan Transaksi Elektronik mengakui keabsahan perbuatan hukum elektronik; sementara Permenhub 12/2019 menegaskan kewajiban preventif keselamatan bagi layanan ojek daring. Namun, sejumlah kajian menyoroti bahwa rezim ini sering dianalisis secara terpisah dan lebih banyak difokuskan pada legalitas ojek online secara umum daripada uji terperinci terhadap klausul perjanjian kemitraan Gojek dari perspektif perlindungan mitra.

Dalam satu dekade terakhir, diskursus ilmiah mengenai pekerja platform di Indonesia bergerak dari sekadar perdebatan status “pekerja atau mitra” menuju isu yang lebih kompleks, yakni bagaimana menjamin kerja layak dan perlindungan hukum bagi driver. (Aminuddin & Kusumawati, 2023) Pendekatan komparatif dengan yurisdiksi lain menunjukkan kecenderungan penguatan regulasi untuk mengoreksi ketimpangan kontrak platform, termasuk melalui pengakuan hubungan kerja atau pembatasan klausul ekshulpasi yang merugikan pihak lemah. (Law, 2024) Meskipun demikian, dalam konteks Indonesia masih terbatas penelitian yang memetakan secara sistematis sejauh mana perjanjian kemitraan Gojek telah menginternalisasi prinsip kesetaraan, transparansi algoritmik, dan keselamatan kerja sebagai elemen perlindungan hukum bagi mitra driver.

Dari perspektif teori hukum kontrak, asas kebebasan berkontrak memberikan otonomi kepada para pihak untuk menentukan isi perjanjian sepanjang tidak bertentangan dengan undang-undang, ketertiban umum, dan kesusilaan. Doktrin mutakhir menegaskan bahwa kebebasan ini tidak bersifat absolut dan harus diimbangi dengan prinsip keadilan kontraktual serta perlindungan bagi pihak yang lebih lemah, khususnya dalam perjanjian baku yang dirancang sepihak oleh pelaku usaha. (Subekti, 2005) Dalam konteks platform digital, kontrak kemitraan Gojek memiliki karakteristik perjanjian adhesi, di mana mitra driver tidak memiliki ruang negosiasi individual dan pengaturan hubungan operasional ditentukan melalui syarat dan ketentuan aplikasi. Kondisi ini menimbulkan kebutuhan akan instrumen evaluasi kewajaran materiil yang tidak hanya menilai terpenuhinya syarat formil Pasal 1320 KUH Perdata, melainkan juga distribusi risiko, keterbukaan informasi, serta akses terhadap upaya pemulihan.

Bertolak dari pemetaan di atas, terdapat kesenjangan pengetahuan antara kajian normatif yang telah mengidentifikasi kerangka hukum yang berlaku dan kebutuhan akan analisis lebih terperinci mengenai bagaimana perlindungan hukum bagi mitra driver diwujudkan di dalam perjanjian kemitraan Gojek. (Mawanda & Muhshi, 2019) Sebagian penelitian berfokus pada perlindungan konsumen pengguna jasa Gojek, sebagian lain pada legalitas ojek online atau perlindungan umum terhadap pekerja gig, sementara kajian yang secara spesifik memeriksa isi klausul kemitraan Gojek dan mengaitkannya dengan prinsip kemitraan yang sehat, standar keselamatan, serta hak atas informasi masih relatif terbatas. Kesenjangan ini membuka ruang bagi penelitian yang mengembangkan matriks evaluasi kontraktual yang memadukan asas perikatan, rezim perlindungan konsumen, hukum ketenagakerjaan, dan regulasi sektoral transportasi.

Penelitian ini dimaksudkan untuk mengkaji bentuk perlindungan hukum yang diberikan kepada mitra driver dalam kerangka perjanjian kerja sama kemitraan dengan perusahaan aplikasi Gojek. Secara khusus, penelitian diarahkan untuk: pertama, menilai kesesuaian klausul perjanjian kemitraan Gojek dengan syarat sah perjanjian dan prinsip keadilan kontraktual dalam hukum perdata; kedua, menguji sejauh mana perjanjian dan praktik operasional Gojek telah mengakomodasi kewajiban perlindungan konsumen, keselamatan dan kesehatan kerja, serta hak atas jaminan sosial bagi mitra driver; dan ketiga, merumuskan model perlindungan hukum yang operasional melalui penguatan klausul, prosedur keberatan, dan mekanisme penanganan sengketa yang lebih aksesibel bagi mitra.

Penelitian ini diharapkan menghasilkan tolok ukur yang dapat direplikasi untuk menilai kontrak kemitraan pada ekosistem platform sejenis. Secara teoritis, penelitian berangkat dari kombinasi pendekatan hukum perjanjian, teori kemitraan, dan konsep kerja layak dalam gig economy. Hukum perjanjian menyediakan perangkat analitis terkait kebebasan berkontrak, iktikad baik, dan kewajaran klausul, sedangkan teori kemitraan menekankan kesetaraan, transparansi, dan saling menguntungkan sebagai indikator kemitraan yang sehat.

Konsep kerja layak dan perlindungan pekerja dalam gig economy, sebagaimana dirumuskan dalam berbagai studi internasional dan regional, memberikan kerangka untuk menilai apakah desain kontrak dan kebijakan algoritmik perusahaan aplikasi selaras dengan prinsip perlindungan hak asasi dan standar keselamatan minimum. (Latri et al., 2024) Dugaan awal penelitian ini adalah bahwa perjanjian kemitraan Gojek belum sepenuhnya mencerminkan prinsip kemitraan yang seimbang, khususnya dalam aspek distribusi risiko operasional, transparansi keputusan algoritmik, dan jaminan keselamatan mitra.

Kebaruan dalam penelitian ini menawarkan pendekatan integratif yang menghubungkan analisis isi klausul perjanjian kemitraan Gojek dengan multi-regime hukum yang relevan sekaligus memasukkan dimensi tata kelola algoritma dan keselamatan kerja sebagai komponen inti perlindungan hukum. Pendekatan ini melampaui kecenderungan penelitian dekade sebelumnya yang lebih banyak berhenti pada klasifikasi status hubungan hukum dan deskripsi normatif regulasi tanpa mengembangkan indikator operasional bagi perbaikan kontrak. Kontribusi praktis yang diharapkan berupa rekomendasi struktur klausul kemitraan, penguatan mekanisme transparansi dan keberatan bagi mitra, serta usulan sinkronisasi kebijakan perusahaan dengan program jaminan sosial dan standar keselamatan yang diatur negara. Dengan demikian, penelitian mengenai “Perlindungan Hukum Bagi Mitra Driver Dalam Perjanjian Kerjasama Kemitraan Dengan Perusahaan Aplikasi (Gojek)” Penelitian ini dimaksudkan untuk memberikan kontribusi terhadap pengembangan kajian hukum serta memperkuat posisi tawar mitra driver dalam ekosistem layanan on-demand di Indonesia.

2. Metode Penelitian

Penelitian ini mengadopsi pendekatan yuridis normatif, yang berfokus pada analisis permasalahan hukum melalui kajian terhadap berbagai sumber literatur. Pendekatan ini mengutamakan sumber primer, yang menjadikan penelitian ini dikenal juga sebagai penelitian hukum perpustakaan. Hal ini disebabkan oleh ketergantungan penelitian pada sumber yang diperoleh dari bahan-bahan pustaka. Dengan sifat yang deskriptif, penelitian ini bertujuan untuk menggambarkan dan menjelaskan secara mendalam kondisi atau objek yang diteliti, dengan mengumpulkan informasi yang berupa data faktual atau visual. Sumber utama dalam penelitian ini berasal dari kajian pustaka yang mendalam, di mana berbagai teknik digunakan untuk menganalisis literatur yang dapat dipercaya, seperti buku, keputusan pengadilan, artikel, serta materi relevan lainnya. Metodologi yang diterapkan berpegang pada prinsip-prinsip penelitian hukum, dengan memperhatikan norma yang berlaku dalam kajian hukum. Sebagai bagian dari penelitian ini, bahan-bahan yang digunakan diperoleh melalui metode studi literatur, yang mencakup analisis terhadap berbagai publikasi, sumber daring, pemberitaan media, dan peraturan perundang-undangan yang relevan dengan topik perlindungan hukum bagi mitra (driver) dalam kerangka hubungan kemitraan dengan perusahaan Gojek.

3. Hasil dan Diskusi

Analisis hubungan hukum (mitra) antara Driver dengan Perusahaan Aplikasi Gojek dalam kaitannya dengan perlindungan hukum dan upaya penyelesaian perselisihan yang dapat ditempuh oleh Mitra Driver.

Perlindungan hukum bagi mitra pengemudi Gojek perlu dilihat secara utuh mulai dari konstruksi hubungan hukum, desain perlindungan normatif dalam peraturan perundang-undangan dan kontrak kemitraan, sampai pada mekanisme penyelesaian perselisihan ketika sengketa terjadi. Ketiganya saling berkaitan dan menentukan sejauh mana posisi mitra benar-benar terlindungi dalam ekosistem kerja platform transportasi berbasis aplikasi.

Hubungan antara pengemudi dan perusahaan aplikasi Gojek sejak awal dirumuskan sebagai hubungan kemitraan. Dalam Perjanjian Kerjasama Kemitraan Gojek Indonesia, pengemudi ditempatkan sebagai mitra yang menggunakan aplikasi untuk menawarkan jasa kepada konsumen, bukan sebagai pekerja dalam arti Undang-Undang tentang Ketenagakerjaan. Hal ini sejalan dengan Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, yang mendefinisikan pelaku usaha sebagai setiap orang atau badan usaha yang menyelenggarakan kegiatan usaha melalui perjanjian penyelenggaraan kegiatan usaha di berbagai bidang ekonomi. Dalam kerangka ini, mitra pengemudi dapat dipandang sebagai pelaku usaha yang menawarkan jasa angkutan kepada konsumen dengan memanfaatkan fasilitas aplikasi Gojek sebagai sarana perantara transaksi.

Konsekuensi langsung dari konstruksi hubungan kemitraan ialah bahwa pengaturan hak dan kewajiban para pihak pada dasarnya diserahkan pada rumusan kontrak kemitraan serta ketentuan khusus, antara lain Permenhub No. 12 Tahun 2019, sementara perlindungan normatif khas hubungan kerja seperti upah minimum, jam kerja maksimum, dan perlindungan pemutusan hubungan kerja tidak otomatis berlaku. Objek perjanjian kemitraan meliputi aplikasi yang disediakan Gojek sebagai sarana, jasa yang diberikan mitra sebagai aktivitas usaha, serta pengelolaan pembayaran dan pembagian hasil sebagai bagian dari ekosistem layanan. Dari sudut pandang hukum perdata, konstruksi ini berkelindan dengan ketentuan Pasal 1320 dan Pasal 1338 KUH Perdata mengenai sahnya perjanjian dan asas pacta sunt servanda, serta ketentuan persekutuan perdata dalam Pasal 1618 sampai dengan Pasal 1641 KUH Perdata tentang para pihak yang memasukkan “modal” sebagai “seserahan” ke dalam suatu hubungan persekutuan. Dengan demikian, hubungan hukum antara Gojek dan mitra pengemudi pada dasarnya merupakan partnership agreement dalam bentuk perikatan perdata, di mana keberlakuan klausul ditopang oleh asas konsensualisme namun dalam praktik berlangsung dalam format perjanjian baku satu pihak.

Dari sisi operasional, kedudukan mitra ditentukan oleh kombinasi antara faktor perilaku pengemudi dan algoritme aplikasi. Gojek mengatur secara rinci bagaimana mitra memperoleh pesanan, antara lain melalui kewajiban menjaga tingkat penerimaan dan penyelesaian order, menyiapkan saldo deposit minimum untuk dapat mengakses jenis layanan tertentu, mengaktifkan fitur autobid hanya ketika siap bekerja, mengelola uang tunai untuk layanan on demand seperti GoFood atau GoShop, serta berpindah ke zona permintaan tinggi pada jam-jam sibuk. Aturan tidak tertulis seperti “jangan pilih-pilih pesanan”, tetap aktif secara online dalam rentang waktu yang panjang, hingga strategi berhenti di titik ramai selama jangka waktu tertentu sebelum berpindah, memperlihatkan bagaimana performa mitra “dibaca” oleh sistem dan dikonversi ke dalam peluang memperoleh order. Di atas itu, kualitas layanan dinilai melalui sistem rating; pengemudi diharapkan mempertahankan skor mendekati lima bintang, karena rating di bawah batas tertentu (misalnya 4,6) secara empiris berkorelasi dengan berkurangnya frekuensi order dan potensi suspend akun.

Pengelolaan perilaku mitra tidak hanya dilakukan melalui insentif dan rating, tetapi juga melalui rezim pelanggaran dan sanksi yang dirumuskan dalam Tata Tertib Gojek (Tartibjek). Perusahaan membagi pelanggaran ke dalam lima tingkatan, dari Tingkat I sebagai pelanggaran ringan hingga Tingkat V sebagai pelanggaran berat yang berujung pada sanksi putus mitra. Kategori pelanggaran meliputi pelanggaran yang dilaporkan oleh konsumen seperti memaksa top up GoPay, bersikap tidak sopan, terlambat menjemput, tidak menggunakan atribut resmi, atau menurunkan penumpang sebelum tujuan serta pelanggaran yang terdeteksi sistem, seperti menggunakan aplikasi modifikasi, membuat order fiktif, melakukan manipulasi verifikasi muka, dan menjalankan layanan secara offline. Sistem Tartibjek mengatur bahwa akumulasi pelanggaran tertentu pada satu tingkat akan mengantarkan pengemudi pada sanksi yang semakin berat hingga pemutusan kemitraan, sementara pemulihan status dimungkinkan apabila dalam jangka waktu 90 hari mitra tidak lagi melakukan pelanggaran. Dari sudut pandang perlindungan hukum, keberadaan daftar pelanggaran dan tahapan sanksi ini dapat dipahami sebagai upaya membangun standar perilaku yang transparan, namun sekaligus menempatkan risiko kehilangan sumber penghasilan secara besar pada pihak mitra.

Di tengah konfigurasi kontraktual seperti itu, konsep perlindungan hukum dalam negara hukum menjadi relevan. Gagasan negara hukum (*rechtstaat* maupun *rule of law*) menempatkan perlindungan hak asasi dan martabat manusia sebagai inti penyelenggaraan kekuasaan. Menurut Satjipto Rahardjo, perlindungan hukum merupakan upaya memberikan pengayoman terhadap hak asasi manusia yang dirugikan oleh tindakan orang lain atau oleh kebijakan negara. (Rahardjo, 2000) Philipus M. Hadjon merumuskan perlindungan hukum sebagai perlindungan terhadap harkat dan martabat manusia serta pengakuan atas hak-hak asasi yang dimiliki subjek hukum, yang diwujudkan melalui perangkat hukum baik yang bersifat preventif maupun represif. (Phillipus M. Hadjon, 1987) Dalam kerangka itu, perlindungan hukum bagi mitra pengemudi Gojek berarti tersedianya norma dan mekanisme yang mencegah terjadinya kerugian, sekaligus menjamin adanya jalur pemulihan ketika sengketa atau pelanggaran terjadi.

Permenhub No. 12 Tahun 2019 dapat dipahami sebagai bentuk langkah negara untuk menutup kekosongan pengaturan khusus terkait keberadaan ojek online. Melalui Pasal 12, regulasi ini mewajibkan perusahaan penyedia aplikasi untuk menetapkan biaya jasa berdasarkan formula dan pedoman yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan, sehingga tarif tidak semata-mata ditentukan secara sepihak oleh perusahaan. Ketentuan ini bernuansa preventif karena memberikan kepastian struktur pendapatan minimum sekaligus membatasi tekanan tarif murah dalam persaingan antar platform.

Penelitian mengenai ketidakseimbangan kewajiban dalam pengaturan kerja platform menunjukkan bahwa penetapan tarif tanpa koridor regulasi cenderung memposisikan pekerja gig pada “race to the bottom” di mana perusahaan bersaing menekan biaya tenaga kerja demi mempertahankan pangsa pasar. (Izzati, 2022) Dengan demikian, keberadaan formula tarif dalam Permenhub No. 12 Tahun 2019 pada dasarnya merupakan bentuk perlindungan hukum preventif bagi mitra. Dengan demikian, pengaturan formula tarif dalam Permenhub No. 12 Tahun 2019 pada hakikatnya merupakan salah satu wujud perlindungan hukum yang bersifat preventif bagi para mitra.

Pasal 14 Permenhub No. 12 Tahun 2019 mengharuskan perusahaan penyedia aplikasi menyusun standar operasional dan prosedur terkait penghentian operasional sementara (suspend) maupun pemutusan kemitraan dengan mitra. Selanjutnya, Pasal 16 ayat (3) mengatur secara lebih rinci hak yang wajib diberikan kepada pengemudi, antara lain ketersediaan layanan pengaduan, kriteria yang jelas mengenai suspend dan pemutusan mitra, pemberitahuan dan peringatan sebelum penjatuhan sanksi, hak untuk memberikan klarifikasi, hak mengajukan sanggahan, peluang pengaktifan kembali, serta jaminan kepesertaan dalam program jaminan sosial dan santunan apabila terjadi kecelakaan. Pasal 18 mengharuskan adanya pusat layanan pengaduan terkait sanksi. Rangkaian ketentuan ini menggambarkan secara eksplisit bentuk perlindungan hukum preventif (melalui kejelasan kriteria dan prosedur) sekaligus represif (melalui mekanisme pengaduan dan peninjauan kembali sanksi). Di tingkat kontrak, sebagian prinsip ini diakomodasi melalui klausul tentang hak banding mitram misalnya jangka waktu 14 hari untuk mengajukan banding, pembatasan satu kali banding per sanksi, serta kemungkinan pembersihan tahapan sanksi setelah 90 hari bebas pelanggaran sebagaimana tercermin dalam panduan resmi Tartibjek.

Walaupun begitu, analisis terhadap isi Perjanjian Kerjasama Kemitraan menunjukkan bahwa perlindungan eksplisit terhadap mitra masih relatif terbatas dibandingkan luasnya kewajiban dan ruang diskresi perusahaan. Kajian terhadap perjanjian kemitraan ojek online menemukan bahwa karakter baku kontrak, klausul pembatasan tanggung jawab perusahaan atas kerugian tidak langsung (kehilangan keuntungan, cedera pribadi, kerusakan barang) dan ketiadaan mekanisme partisipasi mitra dalam penetapan kebijakan penting, merupakan indikator ketimpangan posisi tawar dalam hubungan kemitraan. (Guntur, 2020) Penelitian Arif Novianto dan rekan-rekan menggarisbawahi sedikitnya empat persoalan utama dalam kemitraan Gojek, Grab dan platform sejenis. (Novianto et al., 2021) Pertama, kendali keputusan berada di perusahaan, termasuk penetapan tarif, algoritme pembagian order, dan sanksi. Kedua, kontrol kerja dilakukan melalui insentif, sanksi, dan penilaian konsumen, sehingga pola yang muncul mendekati hubungan pengusaha buruh klasik. Ketiga, data kerja dimonopoli oleh perusahaan sehingga mitra tidak memiliki akses pada informasi yang menentukan nasib mereka di platform. Keempat, perjanjian kemitraan cenderung tidak seimbang dan berpotensi bertentangan dengan semangat perlindungan dalam Undang-Undang mengenai UMKM.

Perlindungan hukum juga harus dibaca dalam konteks risiko kecelakaan kerja yang tinggi di jalan raya. Tulisan-tulisan mengenai kecelakaan pengemudi ojek online menyoroti berbagai kasus yang mengakibatkan cacat tetap bahkan kematian, dan mempertanyakan kecukupan skema jaminan yang tersedia. Di ekosistem Gojek, proteksi risiko diakomodasi melalui dua lapis skema: perlindungan on trip seperti program “Perjalanan Aman” yang menyediakan santunan untuk meninggal dunia, cacat tetap, biaya pengobatan dan biaya pemakaman; serta kepesertaan mitra dalam program Jaminan Kecelakaan Kerja (JKK) dan Jaminan Kematian (JKM) BPJS Ketenagakerjaan kategori Bukan Penerima Upah, dengan iuran yang didebet dari saldo mitra. Penelitian terbaru menunjukkan bahwa BPJS Ketenagakerjaan memang memberikan perlindungan yang signifikan bagi mitra ojek online melalui program JKK, JKM, Jaminan Hari Tua, dan Jaminan Kehilangan Pekerjaan, namun masih terdapat hambatan seperti rendahnya literasi hukum pengemudi dan ketidakpastian pelaporan kecelakaan oleh perusahaan aplikasi. (Anita, et al., 2023) Dari perspektif teori, lapis jaminan ini merupakan bentuk perlindungan hukum preventif terhadap risiko ekonomi pasca kecelakaan, sekaligus represif karena baru aktual ketika insiden telah terjadi.

Pada tataran penyelesaian perselisihan, struktur perlindungan hukum semakin tampak. Secara umum, KUH Perdata menyediakan saluran non litigasi dan litigasi bagi para pihak dalam perjanjian perdata untuk menyelesaikan sengketa, antara lain melalui musyawarah, mediasi, dan gugatan ke pengadilan. Dalam perjanjian kemitraan Gojek, para pihak terlebih dahulu diwajibkan menempuh penyelesaian secara musyawarah apabila timbul perselisihan mengenai penafsiran atau pelaksanaan perjanjian.

Apabila upaya ini gagal, sengketa disepakati akan dibawa ke Pengadilan Negeri Jakarta Selatan sebagai forum pilihan, tanpa mengurangi hak Gojek untuk mengajukan laporan atau gugatan perdata maupun pidana ke pengadilan lain yang berwenang. Klausul ini jelas mencerminkan bentuk perlindungan hukum represif, karena menyediakan jalur formal ketika musyawarah tidak mencapai hasil.

Pengalaman empiris mitra menunjukkan bahwa implementasi jalur penyelesaian sengketa tersebut belum sepenuhnya sejalan dengan prinsip negara hukum. Wawancara dalam sejumlah penelitian maupun laporan media memperlihatkan bahwa banyak pengemudi yang disuspend memilih menunggu masa suspend berakhir daripada mengajukan banding, karena merasa proses banding sulit, tidak transparan, atau berakhir dengan jawaban “keputusan pusat” yang tidak dapat diganggu gugat. Di sisi lain, terdapat pula kasus-kasus kecurangan yang dilakukan mitra seperti penggunaan fake GPS dan pembuatan order fiktif yang mendorong perusahaan menjatuhkan sanksi berat hingga putus mitra. Ketika sengketa terkait suspend atau putus mitra tidak terselesaikan dalam kerangka musyawarah internal, sebagian mitra menempuh aksi kolektif berupa unjuk rasa. Fenomena ini mengindikasikan adanya kesenjangan antara desain perlindungan hukum di atas kertas dan pengalaman perlindungan di lapangan.

Jika dikaitkan dengan tipologi perlindungan hukum preventif dan represif menurut Hadjon, maka konstruksi perlindungan bagi mitra pengemudi Gojek dapat dipetakan secara lebih sistematis. Di sisi preventif, perlindungan hukum diwujudkan antara lain melalui pengaturan tarif dalam Permenhub No. 12 Tahun 2019, kewajiban penyusunan standar operasional prosedur (SOP) terkait suspend dan pemutusan kemitraan, kewajiban pemenuhan standar keselamatan berkendara, kewajiban penyelenggaraan jaminan sosial, serta pemberian akses informasi yang memadai mengenai jenis pelanggaran dan tahapan sanksi kepada mitra melalui *Tartibjek*. Di sisi represif, perlindungan tercermin dalam hak banding terhadap sanksi, keberadaan pusat layanan pengaduan dan call center, serta kemungkinan penyelesaian sengketa melalui pengadilan ketika musyawarah tidak berhasil. Struktur ini secara konseptual sejalan dengan prinsip negara hukum yang menuntut agar kekuasaan termasuk kekuasaan korporasi dalam ekonomi digital dibatasi oleh kaidah hukum yang dapat diuji dan diawasi.

Namun demikian, sejumlah penelitian terbaru menegaskan bahwa posisi mitra masih relatif lemah dalam praktik. Kajian tentang perlindungan hukum bagi mitra Gojek yang dirugikan oleh pesanan fiktif, misalnya, menunjukkan bahwa meskipun ada landasan normatif dalam Undang-Undang Informasi dan Transaksi Elektronik serta kebijakan internal Gojek, bentuk ganti rugi yang diterima mitra sering kali belum sepadan dengan kerugian yang diderita. Penelitian lain mengenai hubungan kemitraan driver online juga menyoroti fenomena “kemitraan semu” di mana secara yuridis hubungan diposisikan sebagai kemitraan, tetapi secara sosiologis relasi kekuasaan dan ketergantungan ekonomi cenderung menyerupai hubungan kerja bergaji yang berlangsung tanpa perlindungan ketenagakerjaan. (Cahyono et al., 2024)

Secara keseluruhan, perlindungan hukum bagi mitra pengemudi Gojek dalam perjanjian kemitraan berbasis platform terbentuk melalui kombinasi regulasi negara, pengaturan kontraktual, dan mekanisme penyelesaian sengketa. Negara melalui Permenhub No. 12 Tahun 2019 dan kebijakan jaminan sosial berupaya menyediakan koridor perlindungan minimum atas tarif, keselamatan, dan jaminan sosial. Perusahaan melalui *Tartibjek*, skema rating, insentif, dan program asuransi melengkapi kerangka tersebut dengan standar operasional dan skema kompensasi. Sementara itu, KUH Perdata dan pengadilan menyediakan jalur terakhir ketika terjadi sengketa yang tidak dapat diselesaikan melalui mekanisme internal. Tantangan ke depan terletak pada penyeimbangan ulang posisi para pihak agar asas keadilan, kemanfaatan, dan kepastian hukum benar-benar tercermin, misalnya melalui penguatan partisipasi mitra dalam perumusan kebijakan platform, penegasan unsur-unsur hubungan kerja yang faktual, serta penegakan lebih tegas terhadap kewajiban perusahaan aplikasi yang telah digariskan dalam peraturan perundang-undangan. Dalam perspektif itu, perlindungan hukum yang efektif bukan hanya soal tersedianya norma tertulis, melainkan juga tentang kemampuan norma tersebut untuk mengoreksi ketimpangan struktural yang dialami mitra dalam ekonomi gig berbasis aplikasi.

4. Kesimpulan

Perlindungan hukum bagi mitra pengemudi Gojek dalam perjanjian kemitraan berbasis platform digital terbentuk melalui tiga pilar utama: konstruksi hubungan hukum kemitraan, desain perlindungan normatif dalam regulasi dan kontrak, serta mekanisme penyelesaian perselisihan. Hubungan hukum antara Gojek dan mitra pengemudi dikonstruksikan sebagai kemitraan perdata berdasarkan Perjanjian Kerjasama Kemitraan, bukan hubungan kerja dalam rezim Undang-Undang Ketenagakerjaan, sehingga tunduk pada KUH Perdata dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019. Konsekuensinya, perlindungan normatif khas hubungan kerja seperti upah minimum dan jam kerja maksimum tidak berlaku secara otomatis, dan hak-kewajiban para pihak lebih banyak bergantung pada isi kontrak dan regulasi sektoral. Perlindungan hukum preventif bagi mitra diwujudkan melalui pengaturan formula tarif dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019, kewajiban perusahaan menyusun SOP suspend dan putus mitra, program jaminan sosial BPJS Ketenagakerjaan, serta transparansi kriteria pelanggaran melalui Tartibjek. Sementara perlindungan represif tersedia dalam bentuk hak banding terhadap sanksi, pusat layanan pengaduan, dan jalur penyelesaian sengketa melalui musyawarah hingga pengadilan. Namun dalam praktiknya, posisi mitra masih relatif lemah karena kontrak bersifat baku sepihak, kendali keputusan dan data berada di perusahaan, serta mekanisme banding seringkali tidak transparan dan sulit diakses. Kesenjangan antara perlindungan *de jure* dan *de facto* menunjukkan bahwa meskipun kerangka normatif telah tersedia, ketimpangan struktural dalam relasi kekuasaan platform dan ketergantungan ekonomi mitra belum sepenuhnya terkoreksi. Perlindungan hukum yang efektif memerlukan penguatan partisipasi mitra dalam perumusan kebijakan platform, penegasan unsur-unsur hubungan kerja faktual, dan penegakan lebih tegas terhadap kewajiban perusahaan yang diatur dalam peraturan perundang-undangan.

Referensi

1. Aminuddin, N. A., & Kusumawati, E. D. (2023). Legal Protection of the Digital Platform Workers in Indonesia: Lesson Learned From Germany and the United Kingdom. *Indon. JLS*, 4, 247.
2. Anita Kartika Dewi¹, Cyndi Yuniarti², S. S. (2023). Peranan Bpjs Ketenagakerjaan Dalam Pelaksanaan Program Jaminan Kecelakaan Kerja (JKK) Bagi Mitra Ojek Online. 2(4).
3. Cahyono, A., Kusuma, I. F., & Kusumo, H. H. (2024). Hubungan Hukum Kemitraan antara Driver Online dengan Penyedia Layanan Article Information Article History :
4. Febrianto, A. A., & Syafingi, H. M. (2019). Efektivitas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat dalam Mewujudkan Keselamatan dan Keamanan di Magelang. 1–8.
5. Guntur, J. A. (2020). Menelisik Aspek Hukum Perjanjian Kerjasama Kemitraan Ojek. 1(13), 33–46.
6. Izzati, N. R. (2022). Ketidakseimbangan Kewajiban Para Pihak dalam Regulasi Ojek Online : Distorsi Logika Hubungan Kemitraan Ekonomi Gig Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan. 5(2), 325–356. <https://doi.org/10.22437/ujh.5.2.325-356>
7. Latri, A. A., Riyanto, R. K., Firdaus, M. B., & Arjuna, G. S. (2024). Media Hukum Indonesia (MHI) Hak Pekerja Di Era Gig Economy : Perlindungan Hukum Bagi Pekerja Lepas dan Kontrak Media Hukum Indonesia (MHI). 2(2), 375–383.
8. Law, F. (2024). Digital Labour Platformer ' s Legal Status and Decent Working Conditions : European Union and Indonesian Perspective. VII(40), 157–175. <https://doi.org/10.24090/volksgeist.v7i1.10366>
9. Lesmana, S. J., & Samudra, M. M. (2025). Legal Protection of Gig Economy Workers : A Comparative Study in Indonesia , Malaysia , and Singapore. 31(3), 201–218.
10. Mawanda, M. K., & Muhshi, A. (2019). Perlindungan Hukum Mitra Ojek Daring di Indonesia. 6(1), 35–54.
11. Nawangsari, S. A., Belitung, U. B., Bangka, K., Belitung, K. B., Borobudur, U., Timur, K. J., Khusus, D., Jakarta, I., Info, A., Economy, G., Protection, L., Law, L., & Status, W. (2025). Legal Protection for Gig Economy Workers from the Perspective of Labor Law in Indonesia. 3(1). <https://doi.org/10.51903/hakim.v3i1.2289>
12. Novianto, A., Wulansari, A. D., & Hernawan, A. (2021). Riset: empat alasan kemitraan Gojek, Grab, hingga Maxim merugikan para Ojol. *The Conversation*.
13. Phillipus M. Hadjon. (1987). *Perlindungan Bagi Rakyat Indonesia*. PT. Bina Ilmu.
14. Putri, H. S., & Diamantina, A. (2019). Perlindungan hukum terhadap pengemudi ojek on line akibat kecelakaan dalam mengoperasikan kendaraannya. 81–88.
15. Rahardjo, S. (2000). *Ilmu hukum*. Citra Aditya Bakti.
16. Subekti, R. (2005). *Hukum Perjanjian*. Intermasa.