

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Sejak beberapa tahun silam, dunia (termasuk Indonesia) mengalami suatu guncangan teknologi sebagai akibat dari perubahan yang sangat akseratif dalam dunia industry, yang lebih dikenal dengan industry 4.0. Seperti diucapkan oleh Airlangga Hartarto (Menteri Perindustrian 2015-2019):¹.

“Revolusi Industri 4.0 merupakan upaya transformasi menuju perbaikan dengan mengintegrasikan dunia online dan lini produksi di industri, di mana semua proses produksi berjalan dengan internet sebagai penopang utama”.

Terkait dengan hal itu, seperti diketahui, beberapa tahun belakangan ini sektor transportasi mengalami perubahan yang sangat mengejutkan dengan muncul dan berkembangnya transportasi penumpang berbasis aplikasi baik roda empat maupun roda dua, yang sering disebut transportasi online. Penyedia layanan melalui aplikasi (provider) transportasi online bukan saja yang berasal dari atau berpusat di luar negeri seperti Uber dan Grab, tetapi juga yang dikreasi oleh anak bangsa, seperti Gojek. Dalam perkembangannya, transportasi online ini bukan hanya melayani penumpang berupa manusia, tetapi juga dalam bentuk lain seperti makanan (misalnya Gofood) dan barang-barang lain (misalnya Gobox). Perkembangan massif dari transportasi online ini juga dipengaruhi oleh penduduk Indonesia yang sangat banyak (keempat setelah China, India, USA) dengan rata-rata kesejahteraan sosial ekonomi menengah kebawah, membuat kebutuhan terhadap transportasi online yang relatif lebih murah ini menjadi

1) Kementerian Perindustrian, “Manperin Airlangga Hartarto Raih Penghargaan Obsession Awards 2019”, hal. 1, Kemenperin.go.id/artikel/20393/, diakses 17 Februari 2023.

sangat besar. Banyak masyarakat Indonesia dari berbagai lapisan yang menggunakan transportasi online ini.

Sejak awal perkembangannya di Indonesia, transportasi online menghadapi berbagai tantangan, seperti penolakan dari pegiat transportasi konvensional karena banyaknya transportasi konvensional seperti bus kota, taksi, dan ojek pangkalan² yang gulung tikar. Perusahaan dan pengemudi transportasi konvensional ini kemudian menggugat dan mengajukan gugatannya kepada instansi pemerintah terkait seperti Kementerian Perhubungan. Banyak alasan yang disampaikan agar pemerintah bertindak untuk mengeluarkan peraturan-peraturan yang prinsipnya untuk mempersulit perkembangan dan memperkecil ruang gerak transportasi online. Situasi semakin gaduh yang diwarnai oleh unjuk rasa para pengusaha dan pengemudi transportasi konvensional, bahkan secara fisik berusaha menghalangi dan mengganggu operasi transportasi online, yang berpotensi menimbulkan kerusuhan karena para pengemudi transportasi online juga tidak tinggal diam. Mereka juga mengadakan tindakan balasan sehingga timbul kekhawatiran menimbulkan instabilitas keamanan dalam negeri.

Selain itu tantangan juga dirasakan karena kurang adaptifnya peraturan perundang-undangan tentang perhubungan yang mengatur tata kelola transportasi. Begitu pula halnya dengan peraturan perundang-undangan tentang ketenagakerjaan yang mengatur mengenai tata kelola hubungan industrial dan hubungan kerja serta ketentuan-ketentuan lain yang berkenaan dengan ketenagakerjaan. Secara khusus hal ini terasa dari tidak jelasnya status kendaraan roda dua yang digunakan sebagai alat transportasi, dimana sempat dikatakan bahwa kendaraan roda dua tidak dapat dijadikan sebagai alat transportasi penumpang. Hal ini pula yang membuat perusahaan pengelola

2) ²kumparanNEWS, “Kosa Kata di Dunia Ojek Online yang Perlu Kamu Tahu 2018”, hal. 1, <https://kumparan.com/kumparannews/kosa-kata-di-dunia-ojek-online-yang-perlu-kamu-tahu/full/>, diakses 29 Juni 2023.

transportasi konvensional roda empat seperti taksi menuntut pemerintah agar melarang transportasi online roda dua. Meskipun pada akhirnya pemerintah mengeluarkan keputusan untuk memperbolehkan kendaraan roda dua sebagai alat transportasi penumpang, namun tidak jarang terjadi pendiskreditan dan pendiskriminasi terhadap transportasi online ini. Hal ini dapat dilihat di beberapa bandara atau stasiun kereta api, dimana transportasi online dilarang mengambil penumpang, yang akhirnya juga merugikan calon penumpang karena harus berjalan jauh ketempat dimana batas transportasi online boleh menunggu atau mengangkut penumpang.

Lebih lanjut, posisi atau status hubungan pengemudi ojol³ dengan provider dalam kegiatan transportasi online juga menghadapi banyak perdebatan dan silang pendapat. Sebagian orang mengatakan bahwa hubungan antara pengemudi ojol dengan provider adalah hubungan kemitraan, sehingga peraturan perundang-undangan ketenagakerjaan tidak dapat diterapkan, karena tidak ada unsur perintah dalam hubungan ini, karena pengemudi bebas mencari sendiri penumpangnya⁴. Sebagian lagi mengatakan bahwa hubungan antara pengemudi ojol dengan provider adalah hubungan kerjasama bagi hasil, karena pengemudi ojol diharuskan membagi upah yang diterima dari penumpang kepada Gojek.⁵ Namun ada pula orang yang meragukan hal tersebut, dengan mengatakan bahwa hubungan kemitraan tersebut bersifat palsu⁶. Institute of Governance and Public Affairs (IGPA) misalnya mengatakan bahwa Semua keputusan penting dalam proses kerja menjadi kewenangan perusahaan platform, perusahaan mengontrol proses kerja dari ojol, perusahaan memonopoli akses informasi dan

3) Adi Warsono, "Istilah-Istilah dalam Ojek Online. Apa saja? 2017", hal. 1, <https://onlinebekasi.com/2017/06/12/istilah-istilah-dalam-ojek-online-apa-saja/>, diakses 29 Juni 2023.³

4) Oka Halilintarsyah, "Ojek Online, Pekerja atau Mitra?", Jurnal Persaingan Usaha Volume 2. 2021.hal.78

5) Sonhaji, "Aspek Hukum Layanan Ojek Online Perspektif Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan", *Administrative Law & Governance Journal* Vol. 1 Issue4 Nop 2018, hal.382.

6) Novianto et al, "Riset: empat alasan kemitraan Gojek, Grab, hingga Maxim merugikan para Ojol", *The Conversation*, 2021, hal.2-4, <https://theconversation.com>, diakses 9 Februari 2023.

data, dan hubungan kemitraan yang dijalankan bertentangan dengan aturan hukum.⁷ Bahkan ada pula yang berpendapat bahwa keberadaan ojol sebagai mitra adalah cara terbaru bagi perusahaan untuk menghindari peraturan ketenagakerjaan.⁸

Sementara dalam waktu yang sama telah terjadi perubahan sudut pandang di beberapa negara, seperti Inggris misalnya, pada awal tahun 2021, Supreme Court United Kingdom telah memutuskan memberikan status pekerja bagi pengemudi Uber. Para pengemudi mengatakan “pengemudi berada dalam subkoordinasi dan ketergantungan dalam hubungannya dengan Uber, sehingga mereka hanya memiliki sedikit atau bahkan tidak ada sama sekali kemampuan untuk meningkatkan posisi ekonomi mereka melalui kemampuan profesional atau kewirausahaan mereka. Satu-satunya cara mereka dapat meningkatkan pendapatan adalah dengan bekerja mengambil jam kerja yang lebih lama untuk memenuhi ketentuan performa yang ditetapkan oleh Uber.” Putusan ini memberi angin segar bagi Gig ekonomi. Pengemudi Uber yang juga merupakan Gig Worker telah menjadi pekerja dan dengannya hak-hak pengemudi sebagai pekerja juga diberikan.⁹ Dinamika ini menunjukkan bahwa dalam praktek, peraturan perundang-undangan dapat diterapkan dalam hubungan antara pengemudi ojol dengan provider dengan mengkategorikan pengemudi ojol sebagai tenaga kerja. Seperti disebutkan di dalam Undang-undang No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, yang dimaksud dengan tenaga kerja adalah “setiap orang yang mampu melakukan pekerjaan yang menghasilkan barang atau jasa dan dapat berguna untuk umum maupun dirinya sendiri”.

7) Dalam Oka Halilintarsyah, “Ojek Online, Pekerja atau Mitra?”, Jurnal Persaingan Usaha Volume 2. 2021. Jakarta, hal.70.

8) De Ruyter, Alex and Rachmawati, Riani. “Understanding the Working Conditions of Gig Workers and Decent Work: Evidence from Indonesia’s Online Ojek Riders;” Journal Sosial-Politik.CH Vol. 2/2020, hal 11.

9) BBC News, “Uber Drivers are Workers Not Self Employe,” Supreme Court Rules, hal.1-2. <https://www.bbc.com/news/business-56123668>, diakses 29 Januari 2023.

Selain masalah hubungan kemitraan yang masih diperdebatkan tersebut, masih cukup banyak masalah yang dihadapi oleh pengemudi ojol, seperti yang berkaitan dengan keselamatan dan kesehatan kerja. Perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja sangat penting bagi pengemudi ojol. Selain itu, kondisi kesehatan para pengemudi transportasi online juga akan menghadapi kerentanan. Seperti diketahui, mereka mengelilingi ruas jalan mulai dari jalan yang ramai sampai jalan yang sepi dengan kendaraan tanpa mengenal waktu untuk memperoleh penghasilan yang mencukupi tanpa memperhatikan kesehatan mereka sendiri, sementara mereka tidak mendapat perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja yang memadai. Masalah lain yang tidak kalah penting adalah bahwa kesinambungan pendapatan pengemudi ojol. Padahal salah satu prinsip dasar dan tujuan orang bekerja adalah untuk memperoleh pendapatan dan penghidupan yang memenuhi batas-batas kebutuhan hidup layak (KHL). Hal ini dapat terpenuhi bila penghasilan pekerja mencukupi, akan tetapi juga harus ada jaminan kesinambungan dari pekerjaan tersebut.

Bila melihat kenyataan sehari-hari, hampir tidak ada jaminan terlaksananya prinsip kesinambungan pekerjaan pada pihak pengemudi transportasi online. Para pengemudi transportasi online dapat kehilangan pekerjaannya sewaktu-waktu oleh karena berbagai sebab. Sebagai contoh sederhana, dapat dilihat jika pemutusan hubungan kemitraan terkadang tidak adil hanya karena seorang pelanggan menyampaikan suatu aduan bisa membuat seorang pengemudi di suspend atau bahkan sampai kehilangan pekerjaannya, sekalipun dari sisi sebaliknya perusahaan berusaha untuk menjaga dan memperbaiki kinerja sebagai suatu usaha yang bergerak di bidang transportasi umum dan pelayanan publik. Implikasi lain dari praktek kemitraan yang terjadi sekarang adalah tidak jelasnya perlindungan jaminan sosial tenaga kerja bagi pengemudi ojol. Banyak diantara pengemudi ojol yang belum memahami tentang

jaminan sosial tenaga kerja, sehingga mereka tidak mengikuti program-program jaminan sosial tenaga kerja yang diluncurkan oleh pemerintah.

Adanya keputusan Mahkamah Agung seperti disebutkan di atas, maka masalahnya sekarang adalah bagaimana memberikan perlindungan hukum yang memenuhi nilai keadilan dalam aturan formal maupun nilai keadilan masyarakat. Pengemudi ojol adalah orang yang menurut Satjipto Rahardjo¹⁰ memegang kedudukan sentral dalam hukum, dan karena semua konsep yang lain, seperti hak, kewajiban, penguasaan, pemilikan, hubungan hukum, dan seterusnya pada akhirnya berpusat pada konsep mengenai orang-oranglah yang menjadi pembawa hak, yang bisa dikenai kewajiban dan seterusnya, sehingga tanpa ia semuanya tidak akan timbul. Sebaliknya, karena ada orang inilah hukum lalu menciptakan berbagai konsep sebagai sarana yang dibutuhkan oleh kehadiran orang dalam masyarakat. Pengemudi ojol berhadapan dengan provider yang lebih kuat, sehingga ada kemungkinan mereka akan mengalami kendala dalam mempertahankan hak-haknya. Dalam hal inilah diperlukan kehadiran hukum untuk mengorganisasikan berbagai kepentingan masyarakat. Pengorganisasian kepentingan-kepentingan itu dilakukan dengan membatasi dan melindungi kepentingan-kepentingan tersebut. Memang, dalam suatu lalu lintas kepentingan, perlindungan terhadap kepentingan tertentu hanya dapat dilakukan dengan cara membatasi kepentingan di lain pihak.¹¹

10) Satjipto Rahardjo (2021), Ilmu Hukum, Cetakan kesembilan, Citra Aditya Bakti, Bandung, hal.54.

11) Ibid, hal.43.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan gambaran masalah yang teridentifikasi diatas, maka masalah yang akan diteliti dapat dirumuskan sebagai berikut:

- 1) Bagaimana implementasi hubungan kemitraan antara pengemudi ojol dengan provider dalam pelaksanaan kegiatan transportasi online?.
- 2) Bagaimana implikasinya terhadap perlindungan hukum bagi pengemudi ojol sebagai mitra?.

1.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah sebagaimana dijelaskan di atas, maka tujuan penelitian ini adalah:

- 1) Untuk mengetahui implementasi hubungan kemitraan antara pengemudi ojol dengan provider dalam pelaksanaan kegiatan transportasi online.
- 2) Untuk mengetahui implikasi hubungan kemitraan antara pengemudi ojol dengan provider terhadap perlindungan hukum bagi pengemudi ojol sebagai mitra.

1.4. Manfaat Penelitian

1.4.1. Manfaat Secara Teoritis

Karena demikian pesatnya perkembangan dunia kerja atau pasar kerja, termasuk bentuk-bentuk hubungan dalam pelaksanaan pekerjaan, maka hasil penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat bagi Upaya pengembangan teori hukum yang berkaitan dengan kemitraan dan ketenagakerjaan di Indonesia.

1.4.2. Manfaat Secara Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberi pemahaman yang lebih luas dan dinamis kepada praktisi hukum dan para pemangku kepentingan baik

tingkat nasional maupun daerah mengenai prinsip dan pelaksanaan hubungan kemitraan yang memenuhi prinsip-prinsip kemitraan sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan,, nilai keadilan yang terkandung dalam aturan formal dan nilai keadilan dalam masyarakat.

1.5. Sistematika Penulisan

Tesis ini terdiri dari lima Bab yang memuat hasil penelitian, yang disusun dengan sistematika sebagai berikut.

BAB I PENDAHULUAN.

Bab ini menjelaskan hal-hal yang menjadi latar belakang masalah, dan rumusan masalah yang menguraikan mengapa penelitian ini perlu dilaksanakan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini menjelaskan dua hal, yaitu landasan teori yang merupakan alur logika atau penalaran yang merupakan seperangkat konsep, definisi, dan proporsi yang disusun secara sistematis. Hal kedua adalah landasan konseptual, yang akan mencerminkan penelitian secara keseluruhan

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini menjelaskan tentang metode yang digunakan dalam melaksanakan penelitian, yang memuat bentuk dan pendekatan penelitian, bahan hikim, bahan non hukum, teknik pengumpulan data, jenis data dan sumber data, pengolahan dan Analisa data.

BAB IV HASIL PEMBAHASAN DAN ANALISIS

Bab ini menjelaskan tentang pembahan dan analisa yang di gunakan oleh penulis, dan hasil anaslisis penulis

BAB V PENUTUP

Bab penutup terdiri atas kesimpulan dan saran memuat tentang kesimpulan.