

PERLINDUNGAN HUKUM ATAS HAK NORMATIF PENGEMUDI TRANSPORTASI ONLINE DITINJAU DARI STATUS KEMITRAAN KETENAGAKERJAAN

Najwa Ardelia Cahyarani

Program Studi S-1 Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Pamulang
Correspondensi author email: najwaardelia181@gmail.com

Viona Maylinda Sari

Program Studi S-1 Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Pamulang

Panji Semangun

Program Studi S-1 Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Pamulang

Aryo Apsa Wicaksono

Program Studi S-1 Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Pamulang

Agus Septima Ridwan

Program Studi S-1 Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Pamulang

Abstract

The emergence of online transportation platforms such as Gojek has created a new legal relationship based on a partnership system that formally positions drivers as independent partners rather than employees. This study aims to analyze the legal standing of online transportation drivers within Indonesia's labor law framework and to formulate appropriate legal protections for drivers' normative rights amid the regulatory vacuum in the gig economy. The research employs a normative juridical method with statutory and analytical approaches through a literature study of applicable laws, standard partnership agreements, and labor law literature. The findings indicate that, in substance, the relationship between drivers and application platforms contains the elements of work, wages, and command as stipulated in Article 1 number 15 of Law Number 13 of 2003 on Manpower, making the partnership status imposed on drivers a form of corporate legal camouflage. The regulatory vacuum in the gig economy results in drivers losing normative rights such as minimum wage, religious holiday allowances, severance pay, and social security. Regulatory reform that explicitly recognizes the category of platform workers is urgently needed to ensure legal certainty and justice.

Keywords: *Gig Economy, Normative Rights, Partnership, Labor Law, Legal Protection.*

Abstrak

Kemunculan platform transportasi online seperti Gojek melahirkan hubungan hukum baru berbasis kemitraan yang secara formal memposisikan pengemudi sebagai mitra mandiri, bukan pekerja. Penelitian ini bertujuan menganalisis kedudukan hukum pengemudi transportasi online dalam kerangka hukum ketenagakerjaan Indonesia serta merumuskan bentuk perlindungan hukum yang seharusnya diperoleh pengemudi atas hak-hak normatifnya di tengah kekosongan regulasi gig economy. Metode penelitian yang digunakan adalah yuridis normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan analitis melalui studi kepustakaan terhadap peraturan perundang-undangan, perjanjian kemitraan baku, dan literatur hukum ketenagakerjaan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara materiil hubungan antara pengemudi dan platform aplikasi mengandung unsur pekerjaan, upah, dan perintah sebagaimana diatur dalam Pasal 1 angka

15 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, sehingga status kemitraan yang dilekatkan kepada pengemudi merupakan kamouflase hukum korporasi. Kekosongan regulasi gig economy mengakibatkan pengemudi kehilangan hak normatif berupa upah minimum, tunjangan hari raya, pesangon, dan jaminan sosial. Diperlukan reformasi regulasi yang mengakui kategori pekerja platform secara eksplisit demi terwujudnya kepastian dan keadilan hukum.

Kata Kunci : *Gig Economy*, Hak Normatif, Kemitraan, Ketenagakerjaan, Perlindungan Hukum

PENDAHULUAN

Revolusi industri 4.0 yang ditandai oleh disrupsi digital telah mendorong lahirnya model hubungan ekonomi baru yang dikenal dengan istilah gig economy, sebuah ekosistem kerja berbasis platform di mana individu menawarkan jasa mereka secara fleksibel melalui aplikasi teknologi tanpa terikat pada struktur ketenagakerjaan konvensional.¹ Di Indonesia, fenomena ini paling nyata diwakili oleh kehadiran platform transportasi online seperti Gojek yang pada satu sisi memberikan manfaat ekonomi yang signifikan bagi jutaan orang, namun pada sisi lain menyimpan polemik hukum yang belum tuntas diselesaikan.² Layanan transportasi online telah menjadi inovasi penting yang memberikan kemudahan akses, fleksibilitas, dan biaya yang terjangkau, sekaligus menawarkan peluang kerja bagi jutaan masyarakat perkotaan maupun pedesaan.³

Ketika seseorang mendaftarkan diri sebagai pengemudi pada platform Gojek, ia dihadapkan pada sebuah dokumen Perjanjian Kemitraan yang bersifat baku. Dokumen tersebut tidak memberikan ruang negosiasi sedikit pun bagi calon pengemudi. Pilihan yang tersedia hanyalah menyetujui seluruh ketentuan yang telah disusun sepihak oleh perusahaan aplikasi, atau meninggalkan proses pendaftaran. Pola kontrak semacam ini dikenal dalam literatur hukum sebagai *take it or leave it agreement*, yang menempatkan salah satu pihak dalam posisi sepenuhnya pasif dan tidak berdaya dalam penentuan isi kesepakatan.⁴ Melalui mekanisme persetujuan satu klik tersebut, pengemudi secara hukum dinyatakan telah menerima status sebagai mitra mandiri, bukan pekerja.

Status "mitra" inilah yang menjadi pangkal persoalan. Secara formal dan tertulis, perusahaan aplikasi memposisikan diri bukan sebagai majikan melainkan sebagai penyedia teknologi perantara yang menghubungkan pengemudi dengan pengguna jasa.⁵ Konstruksi formal ini memiliki konsekuensi hukum yang sangat serius bagi pengemudi, karena Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan hanya memberikan perlindungan kepada mereka yang berstatus sebagai pekerja dalam hubungan kerja yang sah. Karena tidak diakui sebagai pekerja, pengemudi secara otomatis tidak berhak atas upah minimum yang

¹ Hasya Rmania and Gunardi Lie, "Status Hukum dan Perlindungan Hak Pekerja Gig Economy: Studi Kasus Driver Ojek Online di Indonesia," *Jurnal Citra Multidisiplin* 1, no. 4 (2026): 393.

² Dimas Indrawan, Herdy Ansyari Harahap, and Muhamad Fadilah, "Urgensi Status Pekerja bagi Pengemudi Ojek Online sebagai Upaya Penegakan Perlindungan Hukum Ketenagakerjaan di Indonesia," *Recht Studiosum Law Review* 4, no. 2 (2025): 190.

³ Sharleen Agustine, "Analisis Kekosongan Hukum Terhadap Transportasi Berbasis Aplikasi: Studi Kasus Ojek Online," *Media Hukum Indonesia (MHI)* 3, no. 3 (2025): 815.

⁴ A. S. Dewi, "Penggunaan Kontrak Baku Dalam Perjanjian Antara Developer Dengan Konsumen," *Juripol (Jurnal Institusi Politeknik Ganesha Medan)* 6, no. 1 (2023): 85.

⁵ Sonhaji Sonhaji, "Aspek Hukum Layanan Ojek Online Perspektif Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan," *Administrative Law and Governance Journal* 1, no. 4 (2018): 382.

dijamin negara, tunjangan hari raya keagamaan, uang pesangon pada saat putus mitra, serta fasilitas jaminan sosial ketenagakerjaan yang kewajiban iurannya semestinya ditanggung bersama antara pemberi kerja dan pekerja.⁶

Kenyataan di lapangan berbicara lain. Pengemudi tidak dapat menentukan tarif perjalanan secara mandiri karena seluruh besaran tarif ditetapkan sepihak oleh algoritma platform. Pengemudi tidak bebas menolak mekanisme penilaian (rating) yang berpengaruh langsung pada keberlangsungan akses mereka terhadap aplikasi. Pengemudi dikenai sanksi berupa penangguhan akun (suspend) atau pemutusan mitra tanpa mekanisme keberatan yang setara bila dinilai melanggar kode etik yang juga dibuat sepihak oleh perusahaan.⁷ Kondisi ini secara telanjang memperlihatkan bahwa pengemudi berada dalam posisi subordinasi terhadap perusahaan aplikasi, suatu ciri fundamental yang justru menjadi penanda adanya hubungan kerja dalam hukum ketenagakerjaan, bukan hubungan kemitraan yang setara.

Di sisi regulasi, kekosongan hukum yang mengatur secara khusus hubungan antara pekerja platform dan perusahaan aplikasi semakin memperburuk keadaan. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat, dalam Pasal 15 ayat (1), secara eksplisit menyatakan bahwa hubungan antara perusahaan aplikasi dengan pengemudi merupakan hubungan kemitraan.⁸ Regulasi ini berfokus pada aspek keselamatan teknis berkendara, namun sama sekali tidak menyentuh persoalan status ketenagakerjaan, hak-hak normatif pekerja, maupun jaminan sosial secara komprehensif. Akibatnya, terdapat ruang kosong yang dimanfaatkan oleh perusahaan aplikasi untuk membebaskan diri dari kewajiban hukum sebagaimana layaknya seorang pengusaha terhadap pekerjanya.

Keadaan ini menghadirkan dua permasalahan hukum yang mendasar. Pertama, bagaimana sebenarnya kedudukan hukum pengemudi transportasi online dalam sistem ketenagakerjaan Indonesia apabila dianalisis tidak hanya dari perspektif formal dokumen Perjanjian Kemitraan baku, tetapi juga dari substansi pelaksanaan hubungan tersebut di lapangan? Kedua, bagaimana bentuk perlindungan hukum atas hak-hak normatif pengemudi yang seharusnya dapat diterapkan di tengah kekosongan regulasi yang mengatur gig economy di Indonesia? Dua pertanyaan ini menjadi inti kajian penelitian ini.

Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis secara mendalam apakah hubungan antara pengemudi dan perusahaan aplikasi transportasi online murni merupakan hubungan kemitraan perdata atau sesungguhnya mengandung unsur hubungan kerja konvensional yang dilindungi hukum ketenagakerjaan. Di samping itu, penelitian ini bertujuan merumuskan bentuk perlindungan hukum yang seharusnya diperoleh pengemudi berkaitan dengan pemenuhan hak normatifnya, termasuk alternatif rekonstruksi regulasi yang mampu mengisi kekosongan hukum dalam ekosistem gig economy Indonesia. Kajian ini menjadi relevan bukan saja karena menyentuh nasib jutaan pengemudi online, tetapi juga karena menyoal kemampuan hukum

⁶ A. S. Aryaputri et al., "Urgensi Pembentukan Undang-Undang Kemitraan untuk Pengemudi Ojek Online," *Jurnal Hukum Statuta* 2, no. 3 (2023): 170.

⁷ Anggalih Bayu Muh Kamim and M. Rusmul Khandiq, "Gojek dan Kerja Digital: Kerentanan dan Illusi Kesejahteraan yang Dialami Oleh Mitra Pengemudi Dalam Kerja Berbasis Platform Digital," *Jurnal Studi Pemuda* 8, no. 1 (2019): 70.

⁸ Bagus Rahmanda and Lisbeth Jonathan, "Implementasi Perjanjian Kerja Pengemudi Ojek Online dengan Perusahaan Penyedia Aplikasi," *Gema Keadilan* 9, no. 3 (2022): 278.

Indonesia dalam merespons transformasi digital yang terus bergerak jauh melampaui batas-batas regulasi yang ada.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif atau yang dalam tradisi ilmu hukum dikenal pula sebagai penelitian hukum doktriner. Penelitian hukum normatif merupakan metode penelitian yang menempatkan hukum sebagai sistem norma, yaitu meneliti kaidah-kaidah hukum yang berlaku, baik berupa peraturan perundang-undangan, doktrin, maupun prinsip-prinsip hukum yang terkait dengan permasalahan yang dikaji. Pilihan terhadap metode ini didasarkan pada pertimbangan bahwa objek kajian utama dalam penelitian ini adalah analisis terhadap konstruksi normatif hubungan hukum antara pengemudi transportasi online dan perusahaan aplikasi, sebagaimana tercermin dalam dokumen perjanjian kemitraan baku serta kerangka peraturan perundang-undangan ketenagakerjaan Indonesia. Penelitian ini tidak bertujuan mengumpulkan data empiris dari lapangan, melainkan berfokus pada penafsiran, evaluasi, dan sistematisasi norma hukum yang berlaku dalam konteks *gig economy*.

Pendekatan penelitian yang digunakan mencakup dua pendekatan utama. Pertama, pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) yang dilakukan dengan menelaah seluruh peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan pokok permasalahan, yaitu Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan beserta aturan perubahannya melalui Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Cipta Kerja, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019, Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2004 tentang Sistem Jaminan Sosial Nasional, serta regulasi terkait lainnya. Pendekatan ini memungkinkan peneliti untuk memahami kedudukan normatif setiap aturan dan relasinya satu sama lain dalam satu kesatuan sistem hukum. Kedua, pendekatan analitis (*analytical approach*) yang digunakan untuk membedah konsep-konsep hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan dan mengkaji implikasinya terhadap permasalahan yang diteliti, khususnya dalam membandingkan konstruksi formal hubungan kemitraan dengan realitas substansial hubungan kerja yang terjadi antara pengemudi dan platform.

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan melalui studi kepustakaan secara sistematis. Data yang digunakan seluruhnya merupakan data sekunder, yang dibagi ke dalam tiga tingkatan bahan hukum. Bahan hukum primer mencakup peraturan perundang-undangan yang berlaku secara resmi di Indonesia, yaitu Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Cipta Kerja, Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2004 tentang Sistem Jaminan Sosial Nasional, serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019. Bahan hukum sekunder meliputi dokumen standar Perjanjian Kemitraan platform transportasi online, buku teks hukum ketenagakerjaan, jurnal-jurnal ilmu hukum yang relevan, serta berbagai publikasi akademik yang membahas *gig economy* dari perspektif hukum. Bahan hukum tersier mencakup kamus hukum, ensiklopedia, dan berbagai referensi lain yang bersifat menjelaskan dan melengkapi pemahaman terhadap bahan hukum primer dan sekunder.

Tipe data dalam penelitian ini sepenuhnya bersifat kualitatif, yaitu data dalam bentuk teks normatif, analisis doktrinal, dan argumentasi hukum yang diperoleh dari berbagai sumber kepustakaan. Tidak terdapat data numerik atau statistik yang dikumpulkan, karena sifat

penelitian ini adalah doktrinal, bukan empiris. Seluruh bahan hukum yang dikumpulkan kemudian dianalisis menggunakan metode analisis deskriptif-kualitatif dengan pola penalaran deduktif. Penalaran deduktif dalam penelitian hukum normatif berarti peneliti berangkat dari premis-premis umum berupa kaidah dan prinsip hukum yang sudah ada, kemudian menerapkannya secara sistematis untuk menjawab permasalahan hukum yang spesifik. Dengan cara demikian, penelitian ini mampu menghasilkan kesimpulan yang bersifat argumentatif secara yuridis dan dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah dalam kerangka dogmatik hukum.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Kedudukan Hukum dan Kedok Kemitraan dalam Perjanjian Baku Transportasi Online

1. Konstruksi Formal Perjanjian Kemitraan Elektronik sebagai Instrumen Penyalahan Status

Hubungan hukum antara pengemudi ojek online dengan perusahaan aplikasi transportasi online seperti Gojek secara formal didasarkan pada sebuah Perjanjian Kemitraan yang bersifat elektronik dan baku. Dokumen ini disetujui oleh pengemudi pada saat proses pendaftaran akun melalui mekanisme persetujuan digital atau yang dikenal sebagai *click-wrap agreement*. Dalam konstruksi hukum formal tersebut, pengemudi didefinisikan sebagai pelaku usaha mandiri atau wiraswasta yang bermitra dengan perusahaan aplikasi sebagai penyedia teknologi perantara. Perusahaan aplikasi tidak mendefinisikan dirinya sebagai perusahaan transportasi, melainkan semata sebagai penyedia platform digital yang mempertemukan pengemudi selaku penyedia jasa dengan pengguna selaku konsumen jasa.⁹

Sifat baku dari kontrak ini memiliki implikasi hukum yang sangat menentukan. Seluruh klausula disusun sepihak oleh pihak platform, dan pengemudi tidak memiliki kesempatan untuk menegosiasikan satu pun ketentuan yang tercantum di dalamnya. Fenomena ini sesuai dengan karakteristik *standard form contract* atau kontrak baku, yang dalam literatur hukum perdata modern sering dikritik karena menimbulkan ketidakseimbangan posisi tawar (*inequality of bargaining power*) yang mencolok antara pihak penyusun kontrak dengan pihak yang hanya dapat menerima atau menolak.¹⁰ Sejalan dengan perkembangan perdagangan digital, kontrak elektronik dalam platform ojek online telah diakui sah secara normatif berdasarkan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik, khususnya Pasal 18 ayat (1) yang menyatakan bahwa transaksi elektronik yang dituangkan dalam kontrak elektronik mengikat para pihak.¹¹ Namun demikian, keabsahan formal sebuah kontrak tidak serta merta berarti bahwa kontrak tersebut adil secara substansial dan sesuai dengan prinsip-prinsip keadilan hukum.

Yang lebih krusial untuk dipahami adalah bahwa judul sebuah perjanjian tidak secara otomatis menentukan sifat hubungan hukum yang sesungguhnya terjadi di antara para pihak. Dalam hukum ketenagakerjaan, berlaku asas substansi di atas bentuk (*substance over*

⁹ Sonhaji, "Aspek Hukum Layanan Ojek Online," 382–383.

¹⁰ Ferdinand Polopadang and Wilma Silalahi, "Konstruksi Hubungan Hukum dalam Kontrak Elektronik Ojek Online dan Perlindungan Konsumen," *Jurnal USM Law Review* 9, no. 3 (2022): 1444.

¹¹ Rahmanda and Jonathan, "Implementasi Perjanjian Kerja Pengemudi Ojek Online," 278.

form), yang berarti bahwa sifat dan karakter suatu hubungan hukum ditentukan oleh fakta pelaksanaannya di lapangan, bukan oleh label yang dilekatkan dalam dokumen perjanjian.¹² Oleh karena itu, analisis terhadap kedudukan hukum pengemudi tidak dapat berhenti pada penelaahan dokumen formal semata, melainkan harus menerobos jauh ke dalam realitas hubungan yang sesungguhnya berlangsung antara pengemudi dan perusahaan aplikasi.

2. Pembedahan Unsur Hubungan Kerja Secara Materiil

Pasal 1 angka 15 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan mendefinisikan hubungan kerja sebagai hubungan antara pengusaha dengan pekerja atau buruh berdasarkan perjanjian kerja, yang mempunyai unsur pekerjaan, upah, dan perintah. Ketiga unsur inilah yang harus diperiksa secara materiil guna memastikan apakah hubungan antara pengemudi dan perusahaan aplikasi sesungguhnya merupakan hubungan kerja yang terselubung di balik jubah kemitraan.¹³

a. Unsur Pekerjaan

Pengemudi ojek online secara nyata melakukan pekerjaan transportasi orang dan barang. Pekerjaan yang dilakukan oleh pengemudi adalah objek yang diperjanjikan untuk dikerjakan sesuai dengan mekanisme yang ditetapkan oleh platform, yaitu berupa layanan transportasi kepada pengguna yang memesan melalui aplikasi. Fakta bahwa pengemudi tidak diwajibkan hadir pada jam tertentu tidak menghapus eksistensi pekerjaan itu sendiri, karena ketika pengemudi mengaktifkan akun dan menerima pesanan, ia melakukan pekerjaan sebagaimana diatur oleh sistem platform. Pekerjaan sebagai unsur hubungan kerja adalah objek yang diperjanjikan untuk dikerjakan oleh pekerja sesuai kesepakatan dengan pengusaha, asalkan tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan, kesusilaan, dan ketertiban umum.¹⁴

b. Unsur Upah

Meskipun perusahaan aplikasi berargumen bahwa imbalan yang diterima pengemudi bukan upah melainkan bagi hasil, analisis substantif menunjukkan sebaliknya. Pengemudi menerima imbalan berupa sejumlah uang dari setiap perjalanan yang diselesaikan, dan besaran imbalan tersebut ditetapkan secara sepihak oleh algoritma platform. Pasal 1 angka 30 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 mendefinisikan upah sebagai hak pekerja yang diterima dan dinyatakan dalam bentuk uang sebagai imbalan dari pengusaha kepada pekerja atas suatu pekerjaan yang telah dilakukan.¹⁵ Apabila imbalan yang diterima pengemudi diukur dari pekerjaan yang diselesaikannya dan dibayarkan dalam bentuk uang, maka secara substantif terdapat unsur upah dalam hubungan tersebut. Adapun argumen bahwa bonus harian yang diberikan bila memenuhi capaian tertentu bukan merupakan upah hanya memperkuat adanya sistem penghargaan dan pengendalian kinerja yang lazim dalam hubungan kerja, bukan hubungan kemitraan yang setara.¹⁶

c. Unsur Perintah (Subordinasi)

¹² Susilo Andi Darma, "Kedudukan Hubungan Kerja; Berdasarkan Sudut Pandang Ilmu Kaidah Hukum Ketenagakerjaan Dan Sifat Hukum Publik Dan Privat," *Jurnal Mimbar Hukum* 29, no. 2 (2017): 221.

¹³ Luluk Tri Harinie et al., *Hubungan Industrial* (Badung, Bali: CV. Intelektual Manifes Media): 41.

¹⁴ Harinie et al., *Hubungan Industrial*, 41.

¹⁵ Harinie et al., *Hubungan Industrial*, 41.

¹⁶ Sonhaji, "Aspek Hukum Layanan Ojek Online," 383.

Inilah unsur terpenting yang membongkar kedok kemitraan dalam transportasi online. Perintah atau subordinasi sebagai unsur hubungan kerja bermakna pernyataan lisan atau tulisan, langsung atau tidak langsung, dari pengusaha kepada pekerja untuk melakukan suatu pekerjaan dalam kekuasaan atau kewenangan pengusaha.¹⁷ Dalam konteks platform transportasi online, perintah tidak diberikan secara konvensional melalui atasan kepada bawahan, melainkan diartikulasikan melalui sistem algoritma dan peraturan platform yang bersifat mengikat. Perusahaan aplikasi menetapkan tarif secara sepihak tanpa melibatkan pengemudi, mengatur rute perjalanan melalui sistem navigasi terintegrasi, menentukan standar pelayanan melalui kode etik, serta menerapkan sistem penilaian (*rating*) yang berdampak langsung pada kelangsungan operasional pengemudi.¹⁸

Sistem *rating* ini adalah bentuk kontrol yang sangat efektif. Pengemudi yang mendapatkan penilaian buruk dari pengguna dapat dikenakan sanksi berupa penangguhan akun atau bahkan pemutusan mitra secara permanen. Mekanisme ini menciptakan tekanan psikologis yang membuat pengemudi terpaksa mengikuti seluruh instruksi platform demi mempertahankan sumber penghasilannya. Fenomena ini dalam kajian sosiologi kerja digital dikenal sebagai *gamifikasi*, yaitu penggunaan mekanisme penilaian berbasis aplikasi yang memposisikan pengemudi pada kondisi yang rentan dan bergantung pada sistem.¹⁹ Praktik gamifikasi menyebabkan mitra pengemudi menjadi sangat bergantung pada penilaian peringkat dan komplain yang diberikan melalui aplikasi, sehingga terpaksa mengikuti seluruh instruksi dari platform.

Perusahaan yang menggunakan konsep kemitraan dengan ketentuan peraturan yang berlaku sekarang menempatkan pekerja di bawah kemitraan dalam posisi yang tidak diakui haknya sebagai pekerja oleh Undang-Undang Ketenagakerjaan. Padahal, secara jelas terdapat ketimpangan posisi antara perusahaan dengan pengemudi yang bekerja di bawah perjanjian kemitraan tersebut.²⁰ Prinsip saling menguntungkan antarpihak sebagaimana dimaksud dalam perjanjian kemitraan ternyata tidak terlaksana dan hanya menguntungkan salah satu pihak, yaitu perusahaan aplikasi. Hal ini dapat dilihat dari perubahan insentif atau bonus tanpa adanya kesepakatan bersama, serta jumlah pengemudi online yang terus bertambah tidak sebanding dengan jumlah pengguna, sehingga mengurangi pendapatan pengemudi secara signifikan.

3. Asas *Substance Over Form* dan Kesimpulan Kedudukan Hukum

Berdasarkan pembedahan terhadap tiga unsur hubungan kerja di atas, terbukti secara materiil bahwa hubungan antara pengemudi transportasi online dengan perusahaan aplikasi memenuhi seluruh prasyarat adanya hubungan kerja sebagaimana dimaksud dalam

¹⁷ Abdul Rachmad Budiono, "Makna 'Perintah' Sebagai Salah Satu Unsur Hubungan Kerja Menurut Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan," *Arena Hukum* 5, no. 2 (2012): 146.

¹⁸ Gemilang Adi Perdana and Agus Satory, "Analisis Yuridis Kedudukan Pengemudi Ojek dan Kurir Online: Antara Mitra atau Pekerja Harian Lepas," *Jurnal Pendidikan Indonesia* 6, no. 5 (2025): 1.

¹⁹ Kamim and Khandiq, "Gojek dan Kerja Digital," 70.

²⁰ Edi Kristianta Tarigan, Erni Darmayanti, and Mujib Medio Annas, "Perlindungan Hukum Bagi Pengemudi Ojek Online Dalam Perspektif Hukum Ketenagakerjaan Dan Cipta Kerja Indonesia: Analisis Dan Evaluasi," *Lex Justitia* 7, no. 1 (2025): 25.

Pasal 1 angka 15 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003. Terdapat pekerjaan yang dilakukan pengemudi, terdapat imbalan dalam bentuk uang yang diberikan atas pekerjaan tersebut, dan terdapat perintah serta kontrol yang dilaksanakan oleh perusahaan aplikasi melalui sistem algoritma dan peraturan platform yang bersifat mengikat.

Dalam hukum ketenagakerjaan, kedudukan hubungan kerja ditentukan tidak semata dari sudut pandang formal kontrak, tetapi dari sifat faktual pelaksanaan hubungan itu sendiri.²¹ Asas ini merupakan perwujudan dari prinsip bahwa hukum harus responsif terhadap realitas, bukan sekadar formalitas tekstual. Konstruksi hukum yang menempatkan pengemudi sebagai mitra mandiri pada praktiknya lebih mencerminkan hubungan subordinatif daripada hubungan kemitraan yang sejajar.²² Meskipun secara normatif hubungan tersebut dibingkai sebagai perjanjian kemitraan yang berasaskan kesetaraan dan kebebasan berkontrak, realitasnya menunjukkan bahwa perusahaan platform memiliki kontrol yang dominan terhadap pengemudi, mulai dari pengaturan tarif, distribusi tugas, hingga penerapan sanksi.

Kemitraan idealnya adalah hubungan yang setara dan adil antara dua atau lebih pihak berdasarkan prinsip saling membutuhkan, mempercayai, memperkuat, dan menguntungkan, sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah.²³ Namun dalam praktiknya, hubungan antara pengemudi ojek online dan perusahaan aplikasi tidak mencerminkan prinsip-prinsip ini. Perusahaan aplikasi cenderung mengendalikan pengemudi dengan cara yang menyerupai hubungan kerja antara pekerja dan pemberi kerja, menggunakan sanksi, penilaian konsumen, dan bonus sebagai alat kontrol.²⁴ Dengan demikian, label "mitra" yang dilekatkan kepada pengemudi bukanlah cerminan realitas hukum yang sesungguhnya, melainkan merupakan kamufase atau tameng hukum korporasi untuk melepaskan diri dari kewajiban-kewajiban yang melekat pada status sebagai majikan atau pengusaha dalam hukum ketenagakerjaan.

Penilaian ini juga didukung oleh analisis terhadap kontrak baku dalam konteks hukum perjanjian. Kontrak baku yang disusun sepihak oleh platform menimbulkan persoalan serius dari sisi keadilan kontraktual, karena posisi pengemudi sangat lemah dan tidak memiliki alternatif selain menyetujui seluruh syarat yang ditetapkan.²⁵ Platform digital dalam ekosistem ojek online tidak dapat diposisikan hanya sebagai perantara pasif, karena memiliki kontrol dominan terhadap transaksi, algoritma layanan, pembayaran, dan penyelesaian sengketa, sehingga harus memikul tanggung jawab hukum secara proporsional.²⁶ Kondisi ketimpangan struktural inilah yang memperkuat argumen bahwa status kemitraan sebagaimana tertuang dalam kontrak baku tidak dapat dengan mudah diterima begitu saja sebagai kebenaran hukum.

²¹ Darma, "Kedudukan Hubungan Kerja," 233.

²² Indrawan, Harahap, and Fadilah, "Urgensi Status Pekerja," 197.

²³ Aryaputri et al., "Urgensi Pembentukan Undang-Undang Kemitraan," 170.

²⁴ Aryaputri et al., "Urgensi Pembentukan Undang-Undang Kemitraan," 170–171.

²⁵ Ryan Hidayat, "Tinjauan Yuridis Terhadap Perjanjian Kemitraan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata," *Journal of Law (Jurnal Ilmu Hukum)* 6, no. 2 (2021): 645.

²⁶ Polopadang and Silalahi, "Konstruksi Hubungan Hukum," 1454–1455.

Celah Hukum *Gig Economy* dan Upaya Perlindungan Hak Normatif Pengemudi

1. Kekosongan Regulasi dan Dampak Eksploitatif terhadap Hak Normatif Pengemudi

Kerangka hukum ketenagakerjaan Indonesia yang berlaku saat ini dibangun di atas paradigma hubungan kerja konvensional yang bersifat bilateral antara pengusaha dan pekerja. Paradigma ini belum mampu mengakomodasi realitas hubungan kerja platform yang bersifat trilateral dan berbasis algoritma. Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan serta perubahannya melalui Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Cipta Kerja belum secara komprehensif menjawab persoalan hubungan kerja berbasis platform digital, meskipun membuka ruang fleksibilitas kerja dan kewajiban perlindungan minimum.²⁷ Di sisi lain, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 yang menjadi satu-satunya regulasi yang secara spesifik menyebut hubungan antara platform dan pengemudi, berfokus pada keselamatan teknis berkendara dan tidak mengatur secara menyeluruh status kerja, hak ketenagakerjaan, serta jaminan sosial.²⁸

Kekosongan norma ini melahirkan kondisi yang sangat merugikan pengemudi. Karena tidak diakui sebagai karyawan formal, perusahaan aplikasi secara hukum terbebas dari kewajiban membayar tunjangan hari raya keagamaan, upah minimum, serta uang pesangon ketika terjadi putus mitra. Pengemudi bahkan harus menanggung beban fiskal secara mandiri berupa pelaporan Pajak Penghasilan sebagai pekerja lepas, serta membayar iuran BPJS Ketenagakerjaan secara mandiri tanpa subsidi penuh dari perusahaan. Sesuai dengan Pasal 15 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019, karena hubungan yang ada adalah hubungan kemitraan, maka penyedia jasa tidak berkewajiban memberikan fasilitas BPJS Ketenagakerjaan secara penuh sebagaimana kewajiban pengusaha terhadap pekerja formalnya.²⁹ Sebagai gantinya, pengemudi hanya dapat mendaftarkan diri sebagai peserta BPJS Ketenagakerjaan melalui program swadaya yang diselenggarakan oleh perusahaan penyedia layanan, dengan pembayaran premi yang dilakukan secara mandiri.

Kondisi ini menggambarkan betapa lemahnya posisi hukum pengemudi dalam ekosistem *gig economy*. Pengemudi menghadapi kerentanan berlapis, yakni hilangnya jaminan sosial, ketidakpastian pendapatan, dan ketidakhadiran perlindungan dari pemutusan hubungan kerja sepihak.³⁰ Ambiguitas status hukum yang ada mengakibatkan pekerja *gig* kehilangan hak dasar seperti upah minimum, jaminan sosial, dan perlindungan dari pemutusan hubungan sepihak.³¹ Model hubungan kerja berbasis platform digital pada pengemudi ojek online menunjukkan karakteristik hibrida yang tidak sepenuhnya dapat dikategorikan sebagai hubungan kerja konvensional maupun hubungan kemitraan murni, sehingga menimbulkan ambiguitas normatif yang berdampak langsung pada ketidakpastian status hukum.

Ketidakkampuan kerangka hukum saat ini dalam mengakomodasi realitas hubungan kerja modern mengakibatkan kegagalan hukum untuk tetap relevan dengan

²⁷ Tarigan, Darmayanti, and Annas, "Perlindungan Hukum Bagi Pengemudi Ojek Online," 18.

²⁸ Agustine, "Analisis Kekosongan Hukum," 821.

²⁹ Yulia Catur Lestari, Rihantoro Bayuaji, and Wawan Setiabudi, "Perlindungan Hukum Driver Ojek Online terhadap Mitra Kerja Transportasi Online," *Jurnal Ilmu Hukum Wijaya Putra* 1, no. 2 (2023): 255.

³⁰ Ramania and Lie, "Status Hukum dan Perlindungan Hak Pekerja *Gig Economy*," 395.

³¹ Ramania and Lie, "Status Hukum dan Perlindungan Hak Pekerja *Gig Economy*," 393.

dinamika perkembangan ekonomi digital yang sangat masif.³² Perusahaan aplikasi dengan leluasa mengubah persentase potongan komisi tanpa memerlukan persetujuan serikat pengemudi, mengingat tidak ada mekanisme perundingan kolektif yang diakui secara hukum dalam hubungan kemitraan. Besaran potongan ini ditentukan sepihak dan dapat berubah sewaktu-waktu, menciptakan ketidakpastian penghasilan yang sangat merugikan pengemudi yang bergantung sepenuhnya pada platform tersebut sebagai sumber utama mata pencaharian.

2. Kerentanan Sistem Putus Mitra dan Persoalan Transparansi Algoritmik

Salah satu manifestasi paling nyata dari kelemahan posisi hukum pengemudi adalah mekanisme putus mitra. Dalam hubungan kerja konvensional, pemutusan hubungan kerja diatur secara ketat oleh hukum ketenagakerjaan, termasuk kewajiban pembayaran uang pesangon, uang penghargaan masa kerja, dan uang penggantian hak. Namun dalam konstruksi kemitraan, putus mitra diperlakukan sebagai semata persoalan perdata yang tunduk pada kesepakatan kontrak yang telah ditandatangani oleh pengemudi, meskipun kesepakatan itu sendiri bersifat baku dan tidak dapat dinegosiasikan.³³

Akibat dari konstruksi ini, pengemudi yang mengalami putus mitra sepihak tidak mendapatkan kompensasi apa pun yang setara dengan pesangon sebagaimana yang menjadi hak pekerja formal dalam hubungan kerja yang diakhiri oleh pengusaha. Pengemudi kehilangan sumber penghasilannya secara tiba-tiba tanpa ada jaring pengaman finansial. Lebih jauh, mekanisme keberatan yang tersedia seringkali tidak setara dan tidak transparan. Pengaduan atas penangguhan atau putus mitra dilakukan melalui sistem yang sepenuhnya dikendalikan oleh platform, tanpa adanya standar penilaian yang jelas atau proses yang dapat diakses secara independen oleh pengemudi.³⁴

Persoalan transparansi algoritma menjadi dimensi lain dari kerentanan ini yang sering luput dari perhatian. Sistem *rating* yang menentukan reputasi dan keberlangsungan operasional pengemudi bekerja berdasarkan algoritma yang tidak dapat diakses atau dipahami oleh pengemudi. Pengemudi tidak mengetahui parameter apa yang digunakan dalam penilaian, bagaimana bobot masing-masing faktor ditentukan, atau kapan ambang batas tertentu akan mengakibatkan sanksi. Ketidaktransparanan ini menciptakan asimetri informasi yang sangat besar antara perusahaan aplikasi dan pengemudi, dan justru semakin memperkuat relasi subordinasi yang selama ini disangkal oleh perusahaan melalui konstruksi formal kemitraan.³⁵

Ketidakeimbangan ini menunjukkan adanya relasi industrial terselubung yang menafikan prinsip keadilan kontraktual dan merugikan posisi pengemudi dalam mendapatkan perlindungan hukum yang layak.³⁶ Kondisi yang tidak seimbang inilah yang seharusnya menjadi dasar bagi negara untuk hadir dan mengintervensi melalui regulasi yang

³² Ramania and Lie, "Status Hukum dan Perlindungan Hak Pekerja Gig Economy," 396.

³³ Rinto Aditia and Hadi Mahmud, "Perlindungan Hukum Bagi Mitra Pengemudi Ojek Online Apabila Mengalami Kecelakaan Kerja," *Jurnal Bevinding* 1, no. 02 (2023): 52–53.

³⁴ Budi Santoso, Ratih Dheviana Puru Hitaningtyas, and Sugeng Santoso Pudyo Nugroho, "Karakteristik Hubungan Hukum antara Pengemudi Ojek Online dan Perusahaan Aplikasi," *Masalah-Masalah Hukum* 52, no. 2 (2023): 184.

³⁵ Polopadang and Silalahi, "Konstruksi Hubungan Hukum," 1445.

³⁶ Indrawan, Harahap, and Fadilah, "Urgensi Status Pekerja," 197.

lebih adaptif dan berkeadilan. Pengakuan status pekerja bagi pengemudi ojek online menjadi keniscayaan hukum guna menjamin pemenuhan hak-hak normatif ketenagakerjaan, karena meskipun diklasifikasikan sebagai mitra, pengemudi ojek online dalam praktiknya memenuhi unsur hubungan kerja sebagaimana diatur dalam Pasal 1 angka 15 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003, yakni adanya pekerjaan, upah, dan perintah.³⁷

3. Rekonstruksi Perlindungan Hukum dan Urgensi Reformasi Regulasi

Perlindungan hukum yang murni bersandar pada kontrak perdata dinilai tidak lagi memadai untuk melindungi pengemudi mengingat posisi tawarnya yang sangat timpang di bawah dominasi perusahaan aplikasi. Diperlukan intervensi negara melalui regulasi yang secara eksplisit mengakui dan melindungi hak-hak pengemudi sebagai pekerja platform, tanpa harus serta merta mengklasifikasikan mereka sebagai karyawan tetap dalam pengertian konvensional. Beberapa negara telah lebih dahulu berinovasi dalam kerangka regulasi untuk merespons tantangan *gig economy* ini.

Studi perbandingan dengan Singapura menunjukkan bahwa pendekatan hukum yang adaptif dan responsif terhadap transformasi digital dapat memberikan perlindungan yang lebih komprehensif bagi pekerja platform. Melalui *Platform Workers Act 2024*, Singapura mengakui eksistensi pekerja platform sebagai kategori pekerja tersendiri yang memiliki hak atas jaminan sosial, kompensasi kecelakaan kerja, dan kebebasan berserikat. Regulasi tersebut menjadi contoh progresif yang menyeimbangkan fleksibilitas kerja digital dengan perlindungan hukum yang memadai bagi pekerja, tanpa harus membatasi inovasi teknologi.³⁸ Pengalaman Inggris melalui *Supreme Court* juga layak dijadikan referensi, di mana pengadilan tertinggi tersebut memutuskan bahwa pengemudi seperti ojek online dikategorikan sebagai pekerja *gig* yang memiliki ciri-ciri pekerjaan independen namun tetap berhak atas perlindungan dasar ketenagakerjaan.³⁹

Dalam konteks Indonesia, Kementerian Ketenagakerjaan harus segera mengisi kekosongan hukum ini. Reformasi hukum yang diperlukan mencakup beberapa dimensi mendasar. Pertama, diperlukannya definisi hubungan kerja digital yang jelas dalam peraturan perundang-undangan, yang mampu mengakomodasi karakteristik unik dari pekerjaan berbasis platform tanpa serta-merta menggunakan konsepsi hubungan kerja konvensional yang kaku. Kedua, diperlukan skema jaminan sosial yang adaptif bagi pekerja platform, termasuk kepastian tunjangan hari raya secara prorata, batas atas potongan komisi yang tidak dapat diubah sepihak oleh perusahaan, serta akses terhadap jaminan sosial ketenagakerjaan dengan mekanisme iuran yang berkeadilan.⁴⁰

Ketiga, dibutuhkan mekanisme transparansi algoritma yang mewajibkan perusahaan aplikasi untuk membuka informasi terkait sistem penilaian (*rating*), parameter penentuan sanksi, dan mekanisme distribusi pesanan kepada pengemudi. Transparansi ini adalah prasyarat bagi terwujudnya perlindungan hukum yang nyata, karena ketidaktransparanan algoritma saat ini justru menjadi instrumen kontrol yang memperdalam subordinasi pengemudi. Keempat, diperlukan pengakuan hak berserikat dan berunding bagi pengemudi

³⁷ Indrawan, Harahap, and Fadilah, "Urgensi Status Pekerja," 197.

³⁸ Indrawan, Harahap, and Fadilah, "Urgensi Status Pekerja," 197–198.

³⁹ Tarigan, Darmayanti, and Annas, "Perlindungan Hukum Bagi Pengemudi Ojek Online," 24–25.

⁴⁰ Indrawan, Harahap, and Fadilah, "Urgensi Status Pekerja," 198.

platform, sehingga mereka dapat secara kolektif memperjuangkan hak-haknya di hadapan perusahaan aplikasi.⁴¹

Rekonstruksi hukum yang bersifat proaktif menjadi sebuah keniscayaan guna menciptakan sistem yang lebih adaptif dan inklusif.⁴² Pemerintah perlu segera melakukan pembaruan regulasi dengan merumuskan norma hukum yang secara eksplisit mengatur status hukum pekerja platform melalui pengakuan kategori pekerja antara (*intermediate category* atau *dependent contractor*) sebagai jalan tengah yang tidak sepenuhnya menyamakan pengemudi dengan karyawan tetap, namun juga tidak membiarkan mereka tanpa perlindungan normatif yang memadai. Regulasi tersebut harus mampu memberikan perlindungan mendasar seperti jaminan kesehatan dan keselamatan kerja tanpa menghambat pertumbuhan ekonomi digital. Perusahaan platform juga harus didorong untuk meningkatkan transparansi sistem algoritma dan tanggung jawab sosial perusahaan secara lebih substansial.⁴³

Negara wajib hadir sebagai fasilitator dan pengatur yang menjamin keadilan serta kepastian hukum bagi seluruh pelaku kerja dalam ekonomi digital, guna mewujudkan prinsip negara kesejahteraan yang berkeadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Kerja sama lintas sektor antara regulator, akademisi, dan pelaku industri menjadi kunci utama dalam merumuskan kebijakan yang berorientasi pada keadilan dan kesejahteraan tenaga kerja secara berkelanjutan.⁴⁴ Dengan demikian, ekosistem transportasi online dapat beroperasi secara adil, legal, dan berkelanjutan, melindungi kepentingan pengemudi, konsumen, dan penyedia aplikasi seiring dengan berkembangnya pasar dan teknologi.⁴⁵

KESIMPULAN

Penelitian ini menghasilkan dua kesimpulan pokok yang saling berkaitan. Pertama, kedudukan hukum pengemudi transportasi online secara formal dan tertulis dalam Perjanjian Kemitraan baku adalah sebagai mitra mandiri atau wiraswasta. Namun, apabila dianalisis secara materiil menggunakan asas *substance over form* yang berlaku dalam hukum ketenagakerjaan, hubungan tersebut terbukti mengandung ketiga unsur hubungan kerja sebagaimana diatur dalam Pasal 1 angka 15 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, yaitu unsur pekerjaan, upah, dan perintah melalui kontrol algoritma yang bersifat subordinatif. Dengan demikian, status "mitra" yang dilekatkan kepada pengemudi merupakan kamufase hukum yang digunakan perusahaan aplikasi untuk membebaskan diri dari kewajiban-kewajiban hukum sebagai pengusaha, sementara secara faktual mereka menjalankan kontrol penuh layaknya seorang majikan.

Kedua, kekosongan regulasi yang mengatur hubungan kerja platform digital di Indonesia mengakibatkan hilangnya hak-hak normatif pengemudi secara sistemik, meliputi tunjangan hari raya, upah minimum, pesangon, dan jaminan sosial yang semestinya dijamin negara. Perlindungan yang ada saat ini terbukti sangat rapuh karena sepenuhnya bertumpu pada kontrak baku yang disusun sepihak oleh perusahaan aplikasi. Oleh karena itu, diperlukan

⁴¹ Indrawan, Harahap, and Fadilah, "Urgensi Status Pekerja," 198.

⁴² Ramania and Lie, "Status Hukum dan Perlindungan Hak Pekerja Gig Economy," 396.

⁴³ Ramania and Lie, "Status Hukum dan Perlindungan Hak Pekerja Gig Economy," 396.

⁴⁴ Ramania and Lie, "Status Hukum dan Perlindungan Hak Pekerja Gig Economy," 396.

⁴⁵ Agustine, "Analisis Kekosongan Hukum," 821.

langkah reformasi regulasi yang tegas dan menyeluruh, mencakup pengakuan kategori pekerja platform secara eksplisit dalam hukum positif Indonesia, pembatasan atas potongan komisi sepihak, kewajiban transparansi algoritma, serta pengakuan hak berserikat bagi pengemudi. Negara tidak dapat terus membiarkan jutaan pengemudi berada dalam ketidakpastian hukum yang merugikan, sementara ekosistem gig economy terus berkembang dengan pesat.

DAFTAR PUSTAKA

- Aditia, Rinto, and Hadi Mahmud. "Perlindungan Hukum Bagi Mitra Pengemudi Ojek Online Apabila Mengalami Kecelakaan Kerja." *Jurnal Bevinging* 1, no. 02 (2023): 46–53.
- Agustine, Sharleen. "Analisis Kekosongan Hukum Terhadap Transportasi Berbasis Aplikasi: Studi Kasus Ojek Online." *Media Hukum Indonesia (MHI)* 3, no. 3 (2025).
- Aryaputri, A. S., M. W. Mufti, T. R. K. Siregar, and M. I. Maulana. "Urgensi Pembentukan Undang-Undang Kemitraan untuk Pengemudi Ojek Online." *Jurnal Hukum Statuta* 2, no. 3 (2023): 164–173.
- Budiono, Abdul Rachmad. "Makna 'Perintah' Sebagai Salah Satu Unsur Hubungan Kerja Menurut Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan." *Arena Hukum* 5, no. 2 (2012): 137–147.
- Darma, Susilo Andi. "Kedudukan Hubungan Kerja; Berdasarkan Sudut Pandang Ilmu Kaidah Hukum Ketenagakerjaan Dan Sifat Hukum Publik Dan Privat." *Jurnal Mimbar Hukum* 29, no. 2 (2017): 221–234.
- Dewi, A. S. "Penggunaan Kontrak Baku Dalam Perjanjian Antara Developer Dengan Konsumen." *Juripol (Jurnal Institusi Politeknik Ganesha Medan)* 6, no. 1 (2023): 80–90.
- Harinie, Luluk Tri, Siti Nurmayanti, Fatria Khairo, Istiningasih, Anggriani Wau, Johannes P. Kumagaya, and Dwi Dewianawati, et al. *Hubungan Industrial*. Badung, Bali: CV. Intelektual Manifes Media.
- Hidayat, Ryan. "Tinjauan Yuridis Terhadap Perjanjian Kemitraan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata." *Journal of Law (Jurnal Ilmu Hukum)* 6, no. 2 (2021): 632–648.
- Indrawan, Dimas, Herdy Ansyari Harahap, and Muhamad Fadilah. "Urgensi Status Pekerja bagi Pengemudi Ojek Online sebagai Upaya Penegakan Perlindungan Hukum Ketenagakerjaan di Indonesia." *Recht Studiosum Law Review* 4, no. 2 (2025): 201–209.
- Kamim, Anggalih Bayu Muh, and M. Rusmul Khandiq. "Gojek dan Kerja Digital: Kerentanan dan Ilusi Kesejahteraan yang Dialami Oleh Mitra Pengemudi Dalam Kerja Berbasis Platform Digital." *Jurnal Studi Pemuda* 8, no. 1 (2019): 59–73.
- Lestari, Yulia Catur, Rihantoro Bayuaji, and Wawan Setiabudi. "Perlindungan Hukum Driver Ojek Online terhadap Mitra Kerja Transportasi Online." *Jurnal Ilmu Hukum Wijaya Putra* 1, no. 2 (2023): 249–256.
- Perdana, Gemilang Adi, and Agus Satory. "Analisis Yuridis Kedudukan Pengemudi Ojek dan Kurir Online: Antara Mitra atau Pekerja Harian Lepas." *Jurnal Pendidikan Indonesia* 6, no. 5 (2025).
- Polopadang, Ferdinand, and Wilma Silalahi. "Konstruksi Hubungan Hukum dalam Kontrak Elektronik Ojek Online dan Perlindungan Konsumen." *Jurnal USM Law Review* 9, no. 3 (2022): 1438–1457.
- Rahmanda, Bagus, and Lisbeth Jonathan. "Implementasi Perjanjian Kerja Pengemudi Ojek Online dengan Perusahaan Penyedia Aplikasi." *Gema Keadilan* 9, no. 3 (2022): 275–286.
- Ramania, Hasya, and Gunardi Lie. "Status Hukum dan Perlindungan Hak Pekerja Gig Economy: Studi Kasus Driver Ojek Online di Indonesia." *Jurnal Citra Multidisiplin* 1, no. 4 (2026): 393–397.

- Santoso, Budi, Ratih Dheviana Puru Hitaningtyas, and Sugeng Santoso Pudyo Nugroho. "Karakteristik Hubungan Hukum antara Pengemudi Ojek Online dan Perusahaan Aplikasi." *Masalah-Masalah Hukum* 52, no. 2 (2023): 174–186.
- Sonhaji, Sonhaji. "Aspek Hukum Layanan Ojek Online Perspektif Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan." *Administrative Law and Governance Journal* 1, no. 4 (2018): 371–385.
- Tarigan, Edi Kristianta, Erni Darmayanti, and Mujib Medio Annas. "Perlindungan Hukum Bagi Pengemudi Ojek Online Dalam Perspektif Hukum Ketenagakerjaan Dan Cipta Kerja Indonesia: Analisis Dan Evaluasi." *Lex Justitia* 7, no. 1 (2025): 18–26.