

Perlindungan Hukum Bagi Mitra Pengemudi Ojek Online Apabila Mengalami Kecelakaan Kerja

Rinto Aditia¹, Hadi Mahmud², Suparwi³
Fakultas Hukum Universitas Islam Batik Surakarta
rinto.adit.14@gmail.com

ABSTRACT

This study aims intends to examine legal protection for online motorcycle taxi helper coworkers when facing activity disasters. The conclusion of this research problem includes 2 issues, namely how the form of activity contract between PT Gojek Indonesia and online motorcycle taxi helper coworkers and how the responsibility of PT Gojek Indonesia to online motorcycle helper coworkers when facing activity disasters. This research uses empirical juridical procedures. The results of the research prove that Legal Protection for Online Ojek helicopters After the Constitutional Council Determination No. 41 / PUU- XVI / 2018, there is always no legislation or legislation that specifically discusses the problems of online motorcycle taxi helicopters from the field of security for online motorcycle taxi helicopters themselves or pay from online motorcycle taxis or others related to online motorcycle taxis. As a form of responsibility for the security of the activities of the industry, GO-JEK provides insurance in collaboration with PT GO- JEK, namely go- protection affiliated with Sinarmas, which is the body of GO- JEK's partner in insurance.

Keywords: *Legal Protection, Work Accident, Insurance*

ABSTRAK

Penelitian ini bermaksud menelaah proteksi hukum untuk kawan kerja juru mudi ojek online bila hadapi musibah kegiatan. Kesimpulan permasalahan riset ini mencakup 2 perihal ialah gimana wujud akad kegiatan antara PT. Gojek Indonesia dengan kawan kerja juru mudi ojek online serta gimana tanggung jawab PT. Gojek Indonesia kepada kawan kerja juru mudi ojek online bila hadapi musibah kegiatan. Riset ini memakai tata cara yuridis empiris. Hasil riset membuktikan Proteksi Hukum Untuk Juru mudi Ojek Online Sesudah Tetapan Dewan Konstitusi No 41/PUU- XVI/2018, senantiasa belum terdapat perundang- ajakan ataupun peraturan perundangan yang dengan cara spesial yang mangulas mengenai permasalahan juru mudi ojek online ini dari bidang keamanan untuk juru mudi ojek online sendiri atau bayaran dari ojek online atau yang lain yang berkaitan dengan ojek online. Selaku wujud pertanggungjawaban keamanan kegiatan dari industri pihak GO- JEK sediakan asuransi yang berkolaborasi dengan PT. GO- JEK yaitu go- perlindungan yang berafiliasi dengan Sinarmas yang mana badan dari kawan kerja GO- JEK pada asuransi itu.

Kata Kunci : *Perlindungan Hukum, Kecelakaan Kerja, Asuransi*

A. PENDAHULUAN

Andil pemindahan amat berarti selaku bawah buat pembangunan ekonomi serta kemajuan warga dan perkembangan industrialisasi. Dengan terdapatnya pemindahan menimbulkan terdapatnya pengkhususan ataupun penjataan profesi bagi kemampuan

cocok dengan adat, adat istiadat, sesuatu bangsa ataupun wilayah. Perkembangan ekonomi sesuatu Negeri ataupun bangsa ataupun Negeri terkait pada tersedianya pengangkutan dalam Negeri serta bangsa yang bersangkutan

Keinginan hendak alat pemindahan berbanding lurus dengan tingkatan kepadatan masyarakat di sesuatu area. Analogi antara jumlah alat transportasi biasa yang ada kerap kali tidak balance. Bukan cuma ketersediaan alat transportasi yang jadi alibi melonjaknya keinginan angkutan biasa, namun kemampuan durasi, kenyamanan serta bayaran pula jadi salah satu estimasi. Keinginan ini berefek pada timbulnya angkutan biasa memakai sepeda motor. Keadaan ini digunakan para owner kendaraan khususnya sepeda motor buat menawarkan pelayanan ojek yang bisa membawakan penumpang serta benda ke tempat tujuan. Dikala ini ojek jadi opsi efisien untuk konsumen pelayanan angkutan biasa buat menjadikannya selaku alat pemindahan menggapai tempat tujuan dengan kenyamanan serta akurasi durasi yang ditawarkan pelayanan ojek.

Ojek merupakan sepeda ataupun sepeda motor yang ditambangkan dengan metode memboncengkan penumpang ataupun penyewanya. Kehadiran ojek tidak dapat ditatap sisi mata selaku angkutan lazim. Pelayanan ojek sudah merambah masa terkini ialah ojek berplatform online. Layanan ojek berplatform online ialah suatu masa dimana menggunakan jaringan internet dengan menghasilkan startup ataupun aplikasi pemesanan ojek dengan cara online lewat aplikasi pada ponsel pintar.

Layanan ojek online sukses menawarkan bermacam kelebihan dibanding angkutan biasa lain yang ada dikala ini. Sampai dikala ini sudah banyak yang sudah menawarkan pelayanan angkutan biasa memakai sepeda motor(ojek) dengan berplatform online ataupun aplikasi semacam GO- JEK, Grab Bike, Maxim serta lain lain.

Perkembangan layanan ojek online yang sedemikian itu cepat sukses menangkap ribuan daya kegiatan selaku driver. Layanan ojek online sudah sukses membuka alun- alun profesi baru untuk warga Indonesia dan membagikan opsi pemindahan yang efisien untuk warga yang sepatutnya diadakan oleh penguasa. Pemakaian sepeda motor selaku alat angkutan biasa tanpa bawah ataupun parasut hukum yang nyata dikhawatirkan hendak jadi bom durasi untuk warga yang berhubungan antara fasilitator aplikasi serta konsumen pelayanan ojek online.

Ojek online yang terdapat dikala ini terwujud dari terdapatnya ikatan kegiatan antara wiraswasta dengan juru mudi ojek online(Driver) selaku pekerja. Wiraswasta yang dalam perihal ini merupakan suatu industri berupa perseroan terbatas jadi jembatan calo antara pelanggan dengan para pekerja ojek online, dengan penjatahan hasil 80%(8 puluh persen) buat para pekerja(Driver) serta 20%(2 puluh persen) buat industri alhasil industri tidak membagikan pendapatan dengan cara teratur, melainkan para pekerja ojek online mendapatkan pemasukan dari tiap antaran yang masuk.

Pada kemajuannya layanan pemindahan pengganti ini sudah meresap banyak pekerja. Terus menjadi bertambahnya jumlah driver ini salah satunya disebabkan terus menjadi banyak khalayak yang mengenakan pelayanan itu. Khalayak merasa kehadiran harga layanan ojek online mempunyai harga yang terjangkau serta tembus pandang. Bila umumnya ojek konvensional mematok harga dikisaran 20. 000 dengan program ojek online harga dapat diamati dengan cara nyata tergantung pada jarak serta bisanya jatuh lebih ekonomis dari ojek konvensional. Tidak hanya itu kehadiran akses yang gampang pula memanjakan pelanggan. Cuma bermukim memakai aplikasi ojek online, pelanggan hendak dipertemukan kepada salah satu driver ojek yang tertera. Perihal ini menghasilkan kemampuan tertentu untuk pelanggan dengan tanpa

wajib berjalan kaki ke pos ojek konvensional, kehadiran pelanggan yang terus menjadi bertambah inilah yang setelah itu menarik banyak orang buat bertugas di pelayanan ojek online.

B. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian ini merupakan normatif, serta tata cara yang dipakai dalam riset ini merupakan pendekatan perundang-undangan serta abstrak. Dalam riset ini, riset daftar pustaka dipakai selaku tata cara pengumpulan informasi. Tata cara riset daftar pustaka merupakan mengakulasi informasi dari bermacam kesusastaan ataupun bacaan, koleksi individu serta bibliotek, peraturan perundang-undangan, postingan di alat elektronik, buatan objektif para pakar serta kesusastaan lain yang berhubungan akrab dengan penelitian ini.

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Kebijakan Pemerintah Terhadap Pengemudi Ojek Online Pasca Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 41/PUU-XVI/2018

Berartinya proteksi hukum untuk juru mudi ojek online, para pengelola kebutuhan semacam juru mudi ojek online di aplikasi Grab serta Go- Jek melantamkan pemantauan balik Artikel 47(3) LLAJ. Dewan Konstitusi nomor. 41 atau PUU- XVI didakwa melanggar serta menyimpang hak serta atau ataupun wewenang konstitusional pemohon, melanggar artikel. 27 para. 1 serta 2 serta seni. 28D para. 1 UUD RI. Hukum Pemandahan serta Pelayaran Indonesia Nomor. 1945 atau 2018 kepada Hukum Bawah Negeri Republik Indonesia. Petisi pergantian LLAJ 1945.

Tetapan melaporkan kalau permohonan tergugat tidak dipadati. Alibi Dewan Konstitusi pula menyangkal permohonan buat mengganti ojek online jadi angkutan biasa sebab beresiko memakai ojek online selaku angkutan biasa, serta polemik mengenai ojek online bukan permasalahan konstitusional. Walaupun Departemen Perhubungan belum memperbolehkan ojek online bekerja. Dalam perihal ini dibutuhkan ketetapan penguasa buat membagikan kebijaksanaan buat mencegah juru mudi ojek online. Penguasa memainkan kedudukan berarti dalam pembuatan kebijaksanaan. Terlebih dalam filosofi pembelahan kewenangan, cerangah kewenangan negeri yang berhubungan dengan penguatan hukum dipisahkan dari sistem peradilan. Sebab pembelahan kewenangan antara yudikatif serta legislatif dalam kondisi checks and balances serta keinginan buat memberitahukan rule of law ke dalam penerapan kewenangan rezim tiap hari, administrator senantiasa bertanggung jawab. Kedua, bukan cuma tanggung jawab penguasa, namun pula mempunyai kebutuhan langsung dalam menghasilkan situasi yang profitabel untuk berfungsinya pemerintahannya sendiri. Birokrasi yang teratur dengan bagus, jasa khalayak serta keamanan khalayak. Ketentuan hukum yang bagus menghasilkan kemantapan serta mempengaruhi politik serta ekonomi. Hendak sangat simpel buat berkata kalau penguatan hukum merupakan salah satunya tanggung jawab serta kebutuhan peradilan. Ketiga, tidak bisa dibiarkan kalau terdapat 2 badan penegak hukum lain di dasar badan administrator: kepolisian serta kejaksaan. Penguatan hukum bukan salah satunya wewenang Dewan Agung. Dalam perihal menjamin keamanan serta kedisiplinan biasa, kejaksaan serta kepolisian berkaitan langsung dengan warga serta oleh sebab itu ialah kepala badan penegak hukum. Terlebih, dalam kondisi hukum resmi, penguasa sedang mempunyai suara berarti dalam penguatan hukum.

Sampai September 2004, masalah yudisial serta administratif ditangani oleh Departemen Peradilan. Dengan begitu, penguasa senantiasa berfungsi berarti

dalam pemindahan serta advertensi juri dan penajaan peradilan. Oleh sebab itu, bertumpu pada tetapan Dewan Konstitusi bukan berarti penguasa berserah serta mensupport kehadiran pemindahan online. Kedatangan trafik online yang berakibat positif untuk perekonomian senantiasa wajib diatur dengan bagus. Diperlukan kelakuan sinergis antara penguasa pusat serta wilayah buat mengatur kehadiran motoaksis online serta motoaksis reguler. Perihal ini dibutuhkan bagus mototaksis online ataupun motor arus penting buat berkontribusi kepada perekonomian serta membagikan keamanan serta kenyamanan untuk komunitasnya(Mawanda,& Muhshi, 2019). Usaha hukum buat menjamin proteksi hukum kawan kerja bisa dilaksanakan lewat proteksi hukum melindungi serta proteksi hukum represif. Proteksi hukum melindungi bisa dilaksanakan lewat peraturan perundang- undangan yang diresmikan oleh penguasa. Dikala meningkatkan bentuk kemitraan penjatahan profit, penguasa wajib memutuskan ketentuan buat mencegah dengan cara hukum para pihak dalam akad kemitraan buat penyaluran produk yang ditawarkan di dasar bentuk kemitraan waralaba. Kamu pula bisa mencari proteksi hukum yang bisa ditegakkan bila terjalin bentrokan ataupun bentrokan. Pada 11 Maret 2019, Departemen Perhubungan mengesahkan regulasi ojek online berbentuk Peraturan Menteri Perhubungan Nomor. 12 Tahun 2019 mengenai Proteksi Keamanan Juru mudi Sepeda Motor yang dipakai Buat Kebutuhan Biasa(Kemenhub). Peraturan Departemen Perhubungan menata ketentuan, keamanan, kemitraan, serta penangguhan kawan kerja juru mudi mototaxi online.¹

a. Bentuk perjanjian kerja antara PT. Gojek dengan mitra pengemudi ojek online

Hukum no 13 tahun 2003 mengenai ketenagakerjaan pada dasarnya sudah menata terdapat ataupun tidaknya sesuatu ikatan kegiatan. Pada artikel 1 nilai 14 Hukum no 13 tahun 2003 mengenai ketenagakerjaan mendeskripsikan:“ akad kegiatan merupakan akad antara pekerja atau pegawai dengan wiraswasta ataupun donatur kegiatan yang muat syarat- syarat kegiatan, hak, serta peranan para pihak.”

Sebaliknya bagi KUHPerduta Artikel 1601 a BW menerangkan,“ akad kegiatan yakni sesuatu persetujuan kalau pihak pertama, sang pegawai, mengikatkan diri buat memberikan tenaganya pada pihak lain, ialah tuan, dengan imbalan sepanjang durasi yang khusus”.

Dalam Hukum Ketenagakerjaan, kita hendak ketahui kalau terdapat 3 faktor ikatan kegiatan yang ada dalam akad kegiatan. Ketiganya yakni faktor profesi, faktor imbalan, serta faktor perintah. Semacam suara dari artikel 1 nilai 15 Hukum no 13 tahun 2003 mengenai ketenagakerjaan melaporkan:“ Ikatan kegiatan merupakan ikatan antara wiraswasta dengan pekerja atau pegawai bersumber pada akad kegiatan, yang memiliki faktor profesi, imbalan, serta perintah.” Ikatan kegiatan merupakan ikatan antara wiraswasta dengan pekerja atau pegawai bersumber pada akad kegiatan, yang memiliki faktor profesi, imbalan, serta perintah.”

2. Tanggung jawab PT. Gojek Indonesia terhadap pengemudi ojek online apabila mengalami kecelakaan kerja.

¹Hanifah Sartika Putri, Amalia Diamantina. *Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan dan Keamanan Pengemudi Ojek Online Untuk Kepentingan Masyarakat*. 2019. No. 3. Vol 1. Hal 399-401

1. Pertanggung Jawaban Perusahaan GO-JEK Terhadap Driver Dalam Hal Laka Lantas

Tanggung jawab GO-JEK juga berlaku untuk hubungan hukum antara penyedia aplikasi (Perusahaan GO-JEK) dan driver GO-JEK. Seperti yang telah dijelaskan di atas, hubungan antar driver GO-JEK itu sendiri merupakan undang-undang no. 13 Tahun 2013 tidak berlaku. Hubungan antara penyedia aplikasi (perusahaan GO-JEK) dan driver GO-JEK adalah hubungan kemitraan, karena peraturan perundang-undangan ini mengatur hubungan antara karyawan dan pemberi kerja. Semua kontrak kontrak sering dijelaskan dalam Pasal 1338 KUHP KUHP yang dijelaskan di atas dalam "semua kontrak yang ditulis untuk mereka yang memproduksinya", tetapi dasar hukum sipil "dasar hukum sipil" Anda bisa kalah. Tidak melanggar persyaratan hukum kontrak yang diadopsi oleh artikel tersebut.

"Perjanjian tersebut berarti bahwa ada persyaratan independen antara para pihak. Dalam hal ini, para pihak dapat bersifat sukarela (sukarela) (sukarela) jika perjanjian itu kaku atau rahasia."

Kontrol tindakan ilegal gratis (paksa, kasar) dan penipuan kontrol (penipuan, kekasih) dan kontrol (penipuan, fokus) Oleh karena itu, hubungan hukum antara perusahaan pemberi permintaan (perusahaan GO-JEK) dengan pengemudi GO-JEK adalah hubungan kemitraan, bukan hubungan kerja sebagai pekerja dan pengusaha, seperti misalnya hubungan dibawah UU no. 13. Karena UU No. 13 Tahun 2003 tentang keselamatan dan kerja tidak berlaku bagi driver GO-JEK, semua hak dan kewajiban termasuk perlindungan keselamatan kerja driver GO-JEK yang berlaku adalah perjanjian kerjasama dengan: Penyedia aplikasi (perusahaan GO-JEK) yang menggunakan pengemudi GO-JEK.

Sebagai penyedia aplikasi (Perusahaan GO-JEK) telah mengembangkan kontrak keselamatan kerja untuk driver GO-JEK, dalam hal ini penulis adalah PT. Untuk pengemudi GO-JEK, pasal 2c dan 3(2)f

GI, AKAB dan Rekanan adalah rekanan yang tiap- tiap ialah tubuh hukum mandiri serta berdiri sendiri. GI merupakan industri yang mengatur kerjasama dengan kawan kerja serta ialah owner serta operator GO- 90EK dengan Kawan kerja AKAB cpv. Akad Kerjasama ini tidak menghasilkan ikatan kegiatan, outsourcing ataupun keagenan antara GI, AKAB serta Kawan kerja. Kawan kerja merupakan pihak yang mengatur fasilitator layanan pihak ketiga yang diadakan oleh GI dalam aplikasi GO- JEK, serta AKAB merupakan fasilitator aplikasi GO- JEK, serta bagus GI ataupun AKAB tidaklah fasilitator layanan pemindahan, serta seluruh layanan pemindahan diadakan. Kawan kerja merupakan kontraktor pihak ketiga bebas yang tidak berafiliasi dengan GI ataupun AKAB serta tidak dipekerjakan oleh GI ataupun AKAB buat pelanggannya lewat aplikasi GO- JEK yang diadakan oleh Kawan kerja.

dan PT dalam Pasal 3 ayat (3)c. GO-JEK menyetujui driver berikut: Mitra menanggung semua risiko dan tanggung jawab yang timbul dari kelalaian Mitra, termasuk keterlambatan layanan pelanggan Mitra, kecelakaan dan kehilangan barang yang mungkin terjadi selama pengiriman. Kewajiban afiliasi yang timbul sehubungan dengan penyediaan layanan kepada pelanggan afiliasi. Afiliasi setuju bahwa baik

GI ataupun AKAB tidak hendak bertanggung jawab atas seluruh bayaran, tercantum bayaran tidak langsung, tercantum kehabisan profit, kehabisan informasi, luka individu ataupun kehancuran properti, terpaut ataupun terpaut dengan pemakaian Aplikasi GO- JEK. Layanan yang diadakan kawan kerja pada klien mereka. Kawan kerja sepakat kalau AKAB tidak hendak bertanggung jawab atas seluruh kehancuran, peranan ataupun kehilangan yang mencuat dari pemakaian ataupun ketergantungan Kawan kerja pada Aplikasi GOJEK ataupun ketidakmampuan Kawan kerja buat mengakses ataupun memakai Aplikasi GOJEK. Kawan kerja mengubah kehilangan serta berkomitmen buat melepaskan GI, AKAB, Pegawai GI, Pegawai AKAB, Aliansi GI, serta Aliansi AKAB dari seluruh klaim serta peranan(bila terdapat) yang mencuat dari kelengahan Kawan kerja begitu juga dipaparkan di mari. Pada prinsipnya, seluruh pekerja berkuasa atas proteksi keamanan serta kesehatan kegiatan(“ K3”). Perihal itu diatur dalam artikel 86 bagian 1 graf a UU Ketenagakerjaan nomor 13 tahun 2003. Profesi keamanan kegiatan serta proteksi kegiatan dibidang dilaksanakan buat mencegah keamanan pekerja atau karyawan untuk tercapainya daya produksi kegiatan yang maksimal. Langkah- langkah kesehatan serta keamanan kegiatan didesain buat membenarkan keamanan serta kesehatan pegawai atau pegawai dengan menghindari musibah serta penyakit dampak kegiatan, mengatur situasi beresiko di tempat kegiatan serta mengiklankan kesehatan, penyembuhan serta rehabilitasi. K3 diatur buat awal kalinya buat awal kalinya dalam profesi pada tahun 1970 saat sebelum bertugas? Artikel 1 Artikel 1 Artikel 1 Artikel 1 Keinginan keinginan keinginan keinginan keinginan keinginan keinginan keinginan keinginan mendetail- semua kamar, aspek, yard serta area sekelilingnya berhubungan dengan bagian ataupun pekerjaan

Lebih spesial lagi, ketentuan K3 bisa kita amati dalam Lebih spesial lagi, ketentuan K3 bisa kita amati dalam Peraturan Penguasa No 50 Tahun 2012 mengenai Aplikasi Sistem Manajemen Keamanan serta Kesehatan Kegiatan Lebih spesial lagi, ketentuan K3 bisa kita amati dalam Peraturan Penguasa No 50 Tahun 2012 mengenai Aplikasi Sistem Manajemen Keamanan serta Kesehatan Kegiatan ialah yang tertera dalam Artikel 5 Peraturan Penguasa No 50 Tahun 2012 mengenai Aplikasi Sistem Manajemen Keamanan serta Kesehatan Kegiatan

1. Tiap industri harus mempraktikkan SMK3 di perusahaannya
2. Peranan begitu juga diartikan pada bagian (1) legal untuk industri:
 - a. memperkerjakan pekerja atau pegawai sangat sedikit 100(seratus) orang; ataupun 2
 - b. memiliki tingkatan kemampuan ancaman besar. Determinasi hal tingkatan kemampuan ancaman besar begitu juga diartikan pada bagian(2) graf b cocok dengan determinasi peraturan perundang- undangan. Wiraswasta dalam mempraktikkan SMK3 harus berdasar pada Peraturan Penguasa ini serta determinasi peraturan perundangundangan dan bisa mencermati kesepakatan ataupun standar global.

- c. Determinasi hal tingkatan kemampuan ancaman besar begitu juga diartikan pada bagian(2) graf b cocok dengan determinasi peraturan perundang- undangan.
- d. Wiraswasta dalam mempraktikkan SMK3 harus berdasar pada Peraturan Penguasa ini serta determinasi peraturan perundang- undangan dan bisa mencermati kesepakatan ataupun standar global. Yang diartikan dengan“ tingkatan kemampuan ancaman besar” merupakan industri yang mempunyai kemampuan ancaman yang bisa menyebabkan musibah yang mudarat jiwa orang, terganggunya cara penciptaan serta kontaminasi area kegiatan

Dalam hal ini PT. GO-JEK mengeluarkan kebijakan terkait Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja Berupa asuransi yang dikelola bersama dengan pertimbangan Keamanan dan keselamatan kamu saat bekerja adalah prioritas nomor satu bagi GO-JEK. Namun, kita juga tidak dapat memprediksi kejadian buruk yang mungkin Anda temui saat sedang menjalankan order. Sehubungan dengan hal tersebut, GO-JEK bekerja sama dengan Sinarmas (didukung oleh Prodigy) menyediakan Program Asuransi untuk Mitra Gojek dengan harga premi yang terjangkau. Melalui program asuransi ini, Anda bisa mendapat perlindungan kesehatan dan perlindungan atas barang yang digunakan Anda saat menjalankan layanan melalui aplikasi GoPartner (Kendaraan dan Handphone).

D. PENUTUP

1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian tentang perlindungan hukum bagi mitra pengemudi ojek online apabila mengalami kecelakaan kerja dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

- a. Proteksi Hukum Untuk Juru mudi Ojek Online Sesudah Tetapan Dewan Konstitusi No 41/PUU- XVI/2018, senantiasa belum terdapat perundang-ajakan ataupun peraturan perundangan yang dengan cara spesial yang mangulas mengenai permasalahan juru mudi ojek online ini dari bidang keamanan untuk juru mudi ojek online sendiri atau bayaran dari ojek online atau yang lain yang berkaitan dengan ojek online. Sesudah tetapan MK Nomor. 41/PUU- XVI/2018 sudah membuat hak juru mudi ojek online atas agunan proteksi hukum dan hak atas profesi serta nafkah yang pantas jadi terus menjadi rawan, disebabkan dalam tetapan MK itu, badan juri beranggapan kalau ojek (sepeda motor) tidak bisa dikategorikan selaku angkutan biasa, alhasil konsekuensinya penguasa(Departemen Perhubungan) tidak lagi berhak menata pertanyaan ojek online sebab tidak diakui dalam Hukum No 20 Tahun 2009 Mengenai LLAJ. Menariknya, Menteri Perhubungan kesimpulannya melemparkan pengaturan pertanyaan ojek online ini pada penguasa wilayah.
- b. Wujud garansi dari industri aplikasi GO- JEK pada kawan kerja kerjanya merupakan industri GO- JEK melaporkan bahwasan nya GOJEK tidaklah industri pemindahan yang mana pada ayat lebih dahulu sudah dipaparkan mengenai ikatan kegiatan antara wiraswasta serta pekerja tetapi pihak GO-

JEK sediakan asuransi yang berkolaborasi dengan PT. GO- JEK ialah go-perlindungan yang berafiliasi dengan Sinarmas yang mana badan dari kawan kerja GO- JEK pada asuransi itu, yang ialah wujud garansi keamanan kegiatan dari industri.

2. Saran

Pemerintah harus mengubah atau memberi kejelasan tentang kriteria angkutan online ini sebagai angkutan umum ataupun bukan agar masyarakat yang menggunakan lebih terlindungi dan merasa aman dan tidak adanya lagi kesalahan pemahaman berupa anggapan bahwa transportasi online adalah angkutan umum yang jelas undang-undangnyapemerintah harus mengubah atau memberi kejelasan tentang kriteria angkutan online ini sebagai angkutan umum ataupun bukan agar masyarakat yang menggunakan lebih terlindungi dan merasa aman dan tidak adanya lagi kesalahan pemahaman berupa anggapan bahwa transportasi online adalah angkutan umum yang jelas undang-undangnya

E. DAFTAR PUSTAKA

- Anak Agung Ngurah Deva Ekada Saputra, I Nyoman Bagiastra. *“Tinjauan Yuridis Hubungan Hukum Antara Driver GO-JEK Dengan PT. GO-JEK Indonesia”*. (Bagian Hukum Perdata Fakultas Hukum, Universitas Udayana”. 2019), hal. 10.
- Hafizh Maulana.”Tanggung Jawab Perusahaan Aplikasi Gojek atas Mitra Kerja yang Mengalami Kecelakaan”.2020.Skripsi.Fakultas Hukum Universitas Islam Negeri Jakarta,hal. 1
- Hafizh Maulana.”Tanggung Jawab Perusahaan Aplikasi Gojek atas Mitra Kerja yang Mengalami Kecelakaan”.2020.Skripsi.Fakultas Hukum Universitas Islam Negeri Jakarta,hal. 2
- Hanifah Sartika Putri,Amalia Diamantina. *Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan dan Keamanan Pengemudi Ojek Online Untuk Kepentingan Masyarakat*.2019.No. 3.Vol 1. Hal 399-401
- Kusrini purwijayanti, Iman Prihandono. *“Pengaturan Karakteristik Benery Ciary di Indonesia”*. Notsire jurnal. Vol. 1. No. 1. 2018), hal 57.
- Monica Prianta Ginting, *”Perlindungan Hukum PT. Gojek Terhadap Driver Ojek Online Yang Mengalami Kecelakaan Kerja”*. (Skripsi Universitas HKBP Nommensen Medan, 2022), hal. 14.
- Muhammad Yunus.et.al.*Tinjauan Fikih Muamalah Terhadap Akad Jual Beli Dalam Transaksi Online Pada Aplikasi Go-food*.2018.”Jurnal Ekonomi dan Keuangan Syariah”.No. 1.Vol. 2 Januari, hal. 145
- Yuyun Saputri.”Perlindungan Hukum Bagi Pekerja Ojek Online Apabila Mengalami Kecelakaan Kerja Berdasarkan Hukum Ketenagakerjaa”.2019.Skripsi.Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya Indralaya, hal.