

Hubungan Kemitraan antara *Driver* Transportasi *Online* dan Aplikator di Indonesia Ditinjau dari Teori Keadilan John Rawls

Indra Purba Harahap¹, Rica Gusmarani²

¹ Ilmu Hukum, Universitas Muhammadiyah Tapanuli Selatan

² Hukum, Universitas Deli Sumatera

e-mail: indrapurba180@gmail.com¹, ricagusmaranii31@gmail.com²

Abstrak

Tingginya minat masyarakat sebagai konsumen menggunakan jasa transportasi *online* telah memunculkan perusahaan-perusahaan aplikator raksasa di Indonesia. Hal tersebut memunculkan bentuk hubungan kerjasama antara *driver* transportasi *online* dengan aplikator. Namun, hubungan kerjasama dalam bentuk kemitraan mengalami kontradiktif karena driver merasa adanya ketidakadilan dalam hubungan kerjasama *tersebut*. Oleh karena itu perlu dilakukan penelitian hubungan kerjasama tersebut ditinjau dari Teori Keadilan John Rawls. Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dengan dengan jenis normatif yuridis. Jenis sumber data penelitian adalah sumber data primer. Adapun hasil penelitian menunjukkan 1) Hubungan kerjasama antara *driver* transportasi *online* dengan aplikator bukanlah hubungan kerja, karena tidak memenuhi unsur upah sebagai syarat bentuk hubungan kerja. 2) Hubungan kerjasama antara antara *driver* transportasi *online* dengan aplikator merupakan hubungan kemitraan dalam bentuk bagi hasil. 3) Hubungan kerjasama dalam bentuk kemitraan antara *driver* transportasi *online* dengan aplikator bertentangan dengan prinsip Teori Keadilan John Rawls yaitu: Prinsip pertama tentang kebebasan yang sama sebesar-besarnya (*principle of greatest equal liberty*), serta prinsip kedua tentang prinsip perbedaan (*the difference principle*) dan prinsip persamaan yang adil atas kesempatan (*the principle of fair equality of opportunity*).

Kata kunci: *Hubungan Kemitraan, Driver Transportasi Online, Aplikator, Teori Keadilan John Rawls*

Abstract

The high interest of the public as consumers using online transportation services has given rise to giant applicator companies in Indonesia. This has led to a form of cooperative relationship between online transportation drivers and applicators. However, the cooperation relationship in the form of a partnership is contradictory because the driver feels there is injustice in the cooperation relationship. Therefore, it is necessary to research the cooperative relationship in terms of John Rawls' Theory of Justice. This research is a qualitative research with a juridical normative type. The type of research data source is primary data source. The results of the study show 1) The cooperation relationship between online transportation drivers and applicators is not an employment relationship, because it does not meet the wage element as a condition of employment relationship. 2) The cooperation relationship between online transportation drivers and applicators is a partnership relationship in the form of profit sharing. 3) The cooperation relationship in the form of a partnership between online transportation drivers and applicators is contrary to the principles of John Rawls' Theory of Justice, namely: The first principle of greatest equal liberty, and the second principle of the difference principle and the principle of fair equality of opportunity.

Keywords: *Partnership Relationships, Online Transportation Drivers, Applicators, John Rawls' Theory of Justice*

PENDAHULUAN

Teknologi informasi berbasis *online* di Indonesia telah merambah ke segala aspek termasuk transportasi. Hal tersebut memberikan efektifitas serta efisiensi bagi para pihak-pihak yang berkepentingan dalam transportasi, terutama transportasi umum. Transportasi umum dibekali teknologi informasi berbasis *online*, telah memunculkan pihak baru sebagai penyedia jasa layanan teknologi berbasis *online* dalam bentuk aplikasi. Pihak penyedia jasa yang dimaksud dikenal dengan aplikator.

Layanan jasa transportasi umum berbasis *online* merupakan inovasi yang sangat bermanfaat bagi masyarakat sehingga sangat masif perkembangannya pada beberapa kota besar di Indonesia. Bahkan, inovasinya bukan hanya dalam bentuk transportasi umum angkutan penumpang tapi berkembang menjadi transportasi umum angkutan barang, kurir makanan dan lain sebagainya. Hal tersebut didukung oleh hasil penelitian yang dilakukan Lembaga Demografi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Indonesia yang menyatakan bahwa untuk ekosistem Gojek (belum termasuk aplikator lain sejenis) yang diteliti di 21 kota telah berkontribusi dalam peningkatan ekonomi nasional sebesar 1,6% dari PDB Indonesia tahun 2020 atau sebesar Rp.249 Triliun dan berkembang dari tahun-tahun sebelumnya (Walandouw dan Primaldhi, 2021).

Tingginya minat masyarakat sebagai konsumen menggunakan jasa transportasi online telah memunculkan perusahaan-perusahaan aplikator raksasa di Indonesia atau dikenal dengan *ride hailing industry*. Menurut Iskandar (2023) ada 4 *ride hailing industry* yang berkompetisi di pasar transportasi online Indonesia yaitu, Gojek, Grab, Maxim dan InDriver. Bahkan, berdasarkan pengamatan peneliti muncul pesaing-pesaing baru khususnya di kota-kota besar seperti ShopeeFood, yang tentunya membuktikan tingginya animo masyarakat dengan konsep transportasi berbasis *online*.

Pihak aplikator merupakan pihak yang menghubungkan antara penumpang dan pengemudi atau *driver* melalui aplikasi. *Driver* menggunakan kendaraan pribadi sebagai kendaraan transportasi melayani kebutuhan penumpang. Jenis kendaraan digunakan tergantung jenis jasa pelayanan, mulai dari mobil roda 4 sebagai jasa taksi, mobil *pickup* sebagai jasa angkutan barang dan sepeda motor sebagai jasa ojek, kurir hingga jasa *delivery* makanan.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU Lalu Lintas) Pasal 47 Ayat 3 menjelaskan bahwa sepeda motor bukan merupakan kendaraan bermotor umum yang digunakan mengangkut barang atau orang dan dipungut biaya. Karena itu, penggunaan sepeda motor oleh *driver* transportasi *online* sebagai kendaraan bermotor umum bertentangan dengan UU Lalu Lintas. Hal tersebut diperkuat dengan putusan Mahkamah Konstitusi (MK) dengan Nomor 41/PUU-XVI/2018 dinyatakan bahwa transportasi *online* berupa ojek (sepeda motor) tidak dapat dikategorikan sebagai angkutan umum, sehingga kementerian perhubungan tidak berhak memberikan pengaturan.

Driver transportasi online hingga saat ini belum mendapatkan aturan resmi berupa perlindungan hukum dari pemerintah atas profesinya. Padahal seperti yang diuraikan sebelumnya, transportasi *online* menjadi solusi efektif dan efisien transportasi umum yang sangat bermanfaat bagi masyarakat. Menurut Putri dan Diamantina (2019) keberadaan transportasi *online* seharusnya dikelola oleh pemerintah dengan sebaik-baiknya, karena berdampak positif terutama bagi pertumbuhan ekonomi.

Keberadaan transportasi *online* mengalami kontradiktif. Apalagi menurut Putri dan Diamantina (2019) belum ada aturan perundang-undangan khusus yang mengatur keselamatan pengemudi, kelayakan tarif serta hal-hal penting lainnya berhubungan dengan transportasi *online*. Sehingga, permasalahan yang dialami *driver* transportasi *online* bukan hanya pada legalitas profesi tapi juga permasalahan lainnya terkait hubungan kerja *driver* dengan pihak aplikator selaku pemilik aplikasi.

Konsumen berinteraksi secara langsung dengan *driver* melalui perantara aplikator dalam menggunakan transportasi *online*. *Driver* dan aplikator memiliki hubungan kerja sebagai mitra. Oleh karena itu, untuk menjadi seorang *driver* transportasi *online* harus mendaftar terlebih dahulu terhadap pihak aplikator dengan berbagai syarat dan ketentuan, sehingga terdaftar secara resmi di aplikasi transportasi *online*. Berdasarkan informasi resmi situs Gojek (2024) <https://www.gojek.com>

menyatakan kerjasama antara gojek dengan *driver* dalam bentuk skema kemitraan bukan sebagai karyawan, agen ataupun perwakilan aplikator.

Aplikator memiliki kuasa penuh dalam menentukan kebijakan operasional transportasi *online*, seperti persyaratan menjadi seorang mitra, termasuk berkuasa dalam menentukan tarif (ongkos) yang dikenakan terhadap konsumen. Aplikator akan memotong jasa aplikasi dari tarif yang ditentukan dan dibayarkan kepada *driver* sebagai pendapat aplikator. Dalam hal ini, sering menyebabkan permasalahan antara mitra *driver* dengan aplikator karena menganggap adanya ketidakadilan.

Katadata (2023) dalam situs resminya (<https://katadata.co.id>) menyatakan bahwa di Jakarta saja telah terjadi beberapa demonstrasi *driver* transportasi *online* sepanjang bulan Agustus-Oktober 2023. Ribuan *driver* ojek *online* (ojol) melakukan demonstrasi menuntut kejelasan payung hukum profesi *driver* ojol di depan kantor DPR pada tanggal 29 Agustus. Ribuan *driver* transportasi *online* melakukan demonstrasi menuntut keadilan di depan Istana Negara tanggal 09 September 2023. Ribuan *driver* taksi *online* melakukan demonstrasi menuntut keadilan di kantor Gojek tanggal 12 September 2023. Ribuan *driver* taksi *online* melakukan demonstrasi menuntut perbaikan jam kerja dan status karyawan di depan kantor Kementerian Ketenaga Kerjaan tanggal 10 Oktober 2023.

Driver transportasi *online* hanya bersikap patuh atau menerima apapun bentuk keputusan yang ditetapkan aplikator dalam operasional transportasi *online*. Hal tersebut disebabkan *driver* memiliki kepentingan yang lebih besar terhadap aplikator. Anggraeni (2020) menyatakan motivasi utama *driver* transportasi *online* adalah penghasilannya cukup mampu memenuhi kebutuhan dasar saja, dan hal tersebut dapat diperoleh saat ini ketika menjadi *driver* transportasi *online*.

Akseibilitas dan fleksibilitas waktu menjadi *driver* transportasi *online* bukan faktor utama bagi sebagian besar *driver* untuk menjadikannya sebagai pekerjaan utama (Darmaputra *et al.*, 2024), karena penghasilan profesi *driver* transportasi *online* hanya mampu memenuhi kebutuhan dasar saja. Oleh karena itu, *driver* transportasi *online* masih berharap adanya pekerjaan lain yang lebih layak dan stabil. Berdasarkan fakta tersebut tentu menjadi kesempatan bagi pihak aplikator untuk mengambil kekuasaan penuh dalam menetapkan segala kebijakan operasional transportasi *online*.

Kekuasaan penuh pihak aplikator terhadap segala kebijakan telah memunculkan pertanyaan perihal bentuk hubungan kerjasama yang sebenarnya, “apakah *driver* ojol sebagai mitra atau pekerja?”. Karena disatu sisi *driver* harus patuh terhadap perintah dalam menjalankan pekerjaan, namun disisi lain *driver* menggunakan kendaraan sendiri dan harus menerima berapapun upah yang ditetapkan pihak aplikator serta tidak mendapatkan hak-hak pekerja seperti jaminan kesehatan dan keselamatan kerja. Hal ini sering memunculkan permasalahan antara pihak *driver* dan aplikator karena menganggap adanya ketidakadilan, sehingga perlu ditinjau dari salah satu teori keadilan yang digagas oleh John Rawls.

Fattah (2013) menyatakan salah satu prinsip keadilan John Rawls yaitu “perbedaan sosial dan ekonomis harus diatur agar memberikan manfaat yang paling besar bagi mereka yang paling kurang beruntung”. Oleh karena itu perlu dilakukan kajian lebih mendalam siapakah pihak yang paling kurang beruntung antara *driver* transportasi *online* dengan aplikator?, dan siapakah pihak yang paling banyak mendapatkan manfaat diantara hubungan tersebut?. Sehingga, dapat diketahui tingkat keadilan dalam hubungan kemitraan antara *driver* transportasi *online* dengan aplikator.

METODE

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dengan dengan jenis normatif yuridis. Sugiyono (2017) menyatakan penelitian kualitatif bersumber dari filosofis *post positivisme* untuk meneliti kondisi objek (bukan dalam bentuk eksperimen) dengan target sumber data dengan analisis data berbentuk induktif ataupun kualitatif. Penelitian normatif ini dilakukan 2 (dua) pendekatan, yaitu pendekatan perundang undangan dan pendekatan konseptual.

sumber data primer digunakan sebagai sumber data penelitian. Sumber data primer merupakan sumber data yang langsung menyediakan data bagi pihak yang mengumpulkan data (Sugiyono, 2017). Oleh karena itu, sumber data pada penelitian ini berupa jurnal, buku dan aturan

perundang-undangan. Karena, sumber data tersebut sudah tersedia tanpa perlu melalui proses pengolahan data layaknya data sekunder.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hubungan Kerja

Pujiastuti (2008) menyatakan “hubungan kerja merupakan hubungan antara buruh sebagai pekerja dengan pengusaha sebagai pemilik perusahaan. Hubungan tersebut didasari dengan perjanjian kerja yang terdiri dari pekerjaan, gaji/upah dan perintah”. Ketika unsur tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut;

1. Unsur Pekerjaan; Unsur pekerjaan sebagai objek perjanjian kerja diantara buruh dan perusahaan, buruh sebagai pekerja melaksanakan pekerjaan sesuai instruksi perusahaan, hal tersebut berkonsekuensi hukum dengan munculnya hak dan kewajiban.
2. Unsur Upah; Unsur upah merupakan bentuk hak yang diterima oleh buruh setelah menyelesaikan pekerjaan sebagai imbalan yang dibayarkan oleh pengusaha sesuai dengan perjanjian pekerjaan.
3. Unsur Perintah; Unsur perintah merupakan unsur yang bersumber dari pengusaha terhadap buruh sebagai bentuk pemimpin pemilik pekerjaan terhadap buruh pelaksana pekerjaan, sehingga menunjukkan hubungan subordinasi dalam bentuk pemberi perintah dan diperintah.

Bentuk kerjasama sebagai pekerja diatur dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan (UU Ketenagakerjaan) menyatakan;

1. Pasal 1 Ayat 14 berbunyi “Perjanjian kerja adalah perjanjian antara pekerja/buruh dengan pengusaha atau pemberi kerja yang memuat syarat syarat kerja, hak, dan kewajiban para pihak”.
2. Pasal 1 Ayat 15 berbunyi “Hubungan kerja adalah hubungan antara pengusaha dengan pekerja/buruh berdasarkan perjanjian kerja, yang mempunyai unsur pekerjaan, upah, dan perintah”.
3. Pasal 1 Ayat 30 berbunyi “Upah adalah hak pekerja/buruh yang diterima dan dinyatakan dalam bentuk uang sebagai imbalan dari perusahaan atau pemberi kerja kepada pekerja/buruh yang ditetapkan dan dibayarkan menurut suatu perjanjian kerja, kesepakatan, atau peraturan perundang-undangan, termasuk tunjangan bagi pekerja/buruh dan keluarganya atas suatu pekerjaan dan/ atau jasa yang telah atau akan dilaksanakan.”

Pihak aplikator dengan driver memiliki prinsip kerjasama diantaranya;

1. Aplikator menentukan penumpang/pelanggan yang harus dilayani oleh *driver*.
2. Aplikator menentukan tarif angkutan yang dikenakan kepada penumpang/pelanggan.
3. *Driver* wajib mengikuti segala perintah kerja dari aplikator.

Penumpang/pelanggan merupakan pihak pemesan jasa aplikasi akan membayarkan tarif jasa angkutan kepada *driver* baik secara tunai maupun non tunai sesuai dengan yang tertera pada aplikasi. Aplikator akan melakukan pemotongan dari tarif yang diberikan penumpang kepada *driver* secara otomatis sebagai jasa aplikasi. *Driver* wajib mematuhi segala protokol yang ditentukan oleh pihak aplikator.

Pihak aplikator memiliki kuasa penuh terhadap *driver* transportasi *online* dalam hal pekerjaan, perintah dan tarif. Aplikator sebagai pihak yang menyediakan pekerjaan terhadap *driver* karena memiliki kuasa menentukan penumpang/pelanggan yang harus dilayani oleh *driver*. Aplikator sebagai pihak yang memerintah dan *driver* sebagai pihak yang diperintah.

Tarif angkutan atau ongkos ditetapkan oleh aplikator. Namun, berdasarkan penjelasan UU Ketenagakerjaan Pasal 1 Angka 30 tidak dapat dikategorikan sebagai upah. Hal tersebut disebabkan ongkos yang ditetapkan oleh aplikator dibayarkan oleh penumpang/pelanggan terhadap *driver*, sedangkan aplikator hanya mendapatkan potongan dari tarif/ongkos. Artinya bukan aplikator yang memberikan upah terhadap *driver*.

Berdasarkan keterangan di atas dapat dikatakan pihak aplikator menentukan pekerjaan terhadap driver angkutan online. Pihak aplikator memberikan perintah dan protokol yang harus dilaksanakan driver. Namun, aplikator hanya sebagai media pemberi kerja dan perintah berbasiskan aplikasi teknologi informasi terhadap driver dengan mendapatkan imbalan jasa

aplikasi dari driver atas tarif kerja yang ditentukan sehingga sissa potongan yang didapatkan driver bukanlah upah dari aplikator. Berdasarkan hal tersebut maka dapat disimpulkan hubungan kerjasama antara *driver* transportasi *online* dengan aplikator bukanlah hubungan kerja karena tidak memenuhi unsur upah sebagai syarat bentuk hubungan kerja.

Hubungan Mitra

Hubungan kerjasama dalam bentuk hubungan kemitraan diatur dalam Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 Tentang Usaha Mikro, Kecil dan Menengah (UU UMKM). UU UMKM Pasal 1 Ayat 13 berbunyi "Kemitraan adalah kerjasama dalam keterkaitan usaha, baik langsung maupun tidak langsung, atas dasar prinsip saling memerlukan, mempercayai, memperkuat, dan menguntungkan yang melibatkan pelaku Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah dengan Usaha Besar". Berdasarkan penjelasan tersebut kerjasama kemitraan melibatkan usaha mikro, kecil dan menengah (UMKM).

UU UMKM Pasal 6 membagi kriteria UMKM sebagai berikut;

1. Kriteria usaha mikro memiliki kekayaan bersih sebesar maksimal Rp.50.000.000,- (lima puluh juta rupiah) dan maksimal penjualan Rp.300.000.000,- (tiga ratus juta)/tahun, tidak termasuk tanah dan bangunan tempat usaha.
2. Kriteria usaha kecil memiliki kekayaan bersih sebesar Rp.50.000.000, (lima puluh juta rupiah) hingga maksimal Rp.500.000.000,- (lima ratus juta rupiah) dan maksimal penjualan Rp.300.000.000,- (tiga ratus juta) hingga maksimal Rp.2.500.000.000,- (dua miliar lima ratus juta rupiah)/tahun, tidak termasuk tanah dan bangunan tempat usaha.
3. Kriteria usaha menengah memiliki kekayaan bersih sebesar Rp.500.000.000, (lima ratus juta rupiah) hingga maksimal Rp.10.000.000.000,- (sepuluh miliar rupiah) dan maksimal penjualan Rp.2.500.000.000,- (dua miliar lima ratus juta rupiah) hingga maksimal Rp.50.000.000.000,- (lima puluh miliar rupiah)/tahun, tidak termasuk tanah dan bangunan tempat usaha.

UU UMKM Pasal 26 membagi bentuk-bentuk kemitraan, diantaranya;

1. Inti-plasma.
2. Subkontrak.
3. Waralaba.
4. Perdagangan umum.
5. Distribusi dan keagenan.
6. Bentuk-bentuk kemitraan lainnya, seperti: bagi hasil, kerja sama operasional, usaha Patungan (*joint venture*), dan penyumberluaran (*outsourcing*).

Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 12 tahun 2019 Pasal 15 Ayat:

- (1) "Hubungan antara Perusahaan Aplikasi dengan Pengemudi merupakan hubungan kemitraan".
- (2) "Pengaturan mengenai hubungan kemitraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pemenhub Nomor 12 Tahun 2019 hanya mengatur hubungan aplikator dengan ojek *online* saja dalam bentuk hubungan kemitraan. Aturan tersebut tidak mengatur hubungan aplikator dengan dalam bentuk unit kendaraan lain seperti driver taksi online yang menggunakan roda empat. Permenhub itu sendiri bertentangan dengan UU Lalu Lintas dan putusan MK Nomor 41/PUU-XVI/2018 menyatakan bahwa transportasi *online* berupa ojek (sepeda motor) tidak dapat dikategorikan sebagai angkutan umum, sehingga kementerian perhubungan tidak berhak memberikan pengaturan.

Halilintarsyah (2021) menyatakan berdasarkan UU UMKM aplikator dikategorikan sebagai usaha besar dengan jasa layanan aplikasi sedangkan *driver* transportasi *online* dikategorikan sebagai usaha mikro dengan jasa layanan angkutan. Sonhaji (2018) menyatakan bentuk kerjasama aplikator dengan *driver* bukan hubungan kerja, karena driver yang memberikan upah terhadap aplikator, sehingga bentuk kerjasama yang tepat adalah bagi hasil. Mawanda dan Muhshi (2019) menyatakan hubungan kerjasama aplikator dengan driver adalah hubungan kemitraan bukan hubungan kerja. Oleh karena itu, hubungan kerjasama antara *driver* transportasi *online* dengan aplikator merupakan hubungan kemitraan dalam bentuk bagi hasil.

Teori Keadilan John Rawls

Fattah (2013) menyatakan Teori Keadilan John Rawls diperkenalkan oleh John Rawls yang bernama lengkap John Borden Rawls seorang ahli filsafat berkebangsaan Amerika Serikat. John Rawls lahir pada tahun 1921 di Baltimore, Maryland Amerika Serikat. John sendiri mantan seorang militer namun lebih dikenal sebagai seorang akademis dari Princetown University.

Fattah (2013) juga mengatakan teori Keadilan John Rawls lebih unggul dari beberapa teori keadilan lainnya seperti teori *utilitarianisme*. Teori Keadilan John Rawls lebih mampu menguraikan keputusan moral etis terhadap keadilan sosial. Bidang pokok keadilan merupakan susunan dasar masyarakat yang terdiri dari konstitusi, pemilikan pribadi atas sarana-sarana produksi, pasar kompetitif, dan susunan keluarga monogami.

Rawls (1999) dalam bukunya yang berjudul “ A Theory Of Justice” menyatakan ada dua prinsip keadilan:

1. “Prinsip kebebasan yang sama sebesar-besarnya (*principle of greatest equal liberty*), mencakup;
 - a. Kebebasan untuk berperan serta dalam kehidupan politik (hak bersuara, hak mencalonkan diri dalam pemilihan).
 - b. Kebebasan berbicara (termasuk kebebasan pers).
 - c. Kebebasan berkeyakinan (termasuk keyakinan beragama).
 - d. Kebebasan menjadi diri sendiri (person).
 - e. Hak untuk mempertahankan milik pribadi
2. Prinsip perbedaan (*the difference principle*) dan prinsip persamaan yang adil atas kesempatan (*the principle of fair equality of opportunity*)”.

Rawls (1999) menyatakan maksud *the difference principle* adalah “Perbedaan sosial dan ekonomis harus diatur agar memberikan manfaat yang paling besar bagi mereka yang paling kurang beruntung. Istilah perbedaan sosioekonomis dalam prinsip perbedaan menuju pada ketidaksamaan dalam prospek seorang untuk mendapatkan unsur pokok kesejahteraan, pendapatan dan otoritas. Sedang istilah yang paling kurang beruntung (paling kurang diuntungkan) menunjuk pada mereka yang paling kurang mempunyai peluang untuk mencapai prospek kesejahteraan, pendapatan dan otoritas”.

Rawls (1999) menyatakan maksud *the principle of fair equality of opportunity* adalah “Ketidaksamaan sosial ekonomi harus diatur sedemikian rupa sehingga membuka jembatan dan kedudukan sosial bagi semua yang ada di bawah kondisi persamaan kesempatan. Orang-orang dengan ketrampilan, kompetensi, dan motivasi, yang sama dapat menikmati kesempatan yang sama pula”.

Rawls (1999) menyatakan perlu adanya prioritas untuk menjalankan prinsip-prinsip keadilan yang dimaksud;

1. “Prioritas pertama menetapkan bahwa prinsip kebebasan yang sama sebesar-besarnya secara leksikal berlaku lebih dahulu dari pada prinsip kedua, baik prinsip perbedaan maupun prinsip persamaan atas kesempatan. Itu berarti jika – dan hanya – jika – pertama-tama kita memenuhi tuntutan prinsip pertama sebelum berlanjut memenuhi prinsip kedua. Prioritas pertama dalam keadilan sosial adalah kebebasan yang sebesar-besarnya. Hanya setelah kebebasan dianggarkan sepenuhnya, kita dapat bebas pula mengarahkan usaha mengejar tuntutan yang terdapat dalam prinsip kedua”.
2. “Prioritas kedua merupakan relasi antar dua bagian prinsip keadilan yang kedua. Menurut Rawls prinsip persamaan yang adil atas kesempatan secara leksikal berlaku lebih dahulu dari pada prinsip perbedaan”.

Rawls (1999) menyatakan “Fungsi struktur masyarakat adalah untuk membagi-bagikan hal-hal utama yang ingin diperoleh setiap orang (*primary goods*). *Primary goods* ini merupakan kebutuhan dasar manusia, yang diinginkan oleh setiap manusia normal dalam mencapai kebutuhan yang layak, hak-hak, kebebasan, pendapatan, dan kesehatan”.

Hubungan Kemitraan Dalam Tinjauan Teori Keadilan John Rawls

Prananda dan Aidi (2019) menyatakan “Hubungan kerjasama *driver* transportasi *online* dan aplikator adalah hubungan kemitraan, namun pelaksanaan kerjasama kemitraan sangat tidak

seimbang bagi *driver* karena karena perjanjian kemitraan dirancang oleh aplikator dalam bentuk kontrak baku”.

Halilintarsyah (2021) menyatakan “Penelitian dari Institute of Governance and Public Affairs (IGPA) menilai bahwa kemitraan yang ada antara perusahaan aplikasi dan ojol adalah kemitraan palsu karena; (1) Semua keputusan penting dalam proses kerja menjadi kewenangan perusahaan platform, (2) Perusahaan mengontrol proses kerja dari ojol, (3) Perusahaan memonopoli akses informasi dan data, dan (4) Hubungan kemitraan yang dijalankan bertentangan dengan aturan hukum di Indonesia, dimana terdapat kedudukan tidak setara antara para pihak dan adanya kekuasaan dalam pembuatan keputusan dari satu pihak seperti dalam pembuatan isi perjanjian kemitraan dan pengambilan keputusan. Riset ini juga menggarisbawahi pentingnya perlindungan pihak yang lemah dan menegakkan hubungan kemitraan yang sejati. UU No. 20 Tahun 2008 dinilai tidak secara spesifik mengatur hubungan kemitraan dalam ekonomi GIG, sementara Peraturan Menteri Perhubungan No. 12 Tahun 2019 terbatas pada ojol roda dua. Peraturan Menteri Perhubungan ini tidak memasukkan permasalahan penting terkait kesalahan-pengklasifikasian atau penghindaran penerapan kemitraan sejati yang dilakukan oleh perusahaan platform”.

De Ruyter dan Rachmawati (2020) menyatakan ojol merupakan pekerja karyawan kontrak jangka pendek (GIG worker). Keberadaan ojol sebagai mitra adalah cara terbaru bagi perusahaan untuk menghindari peraturan ketenagakerjaan. Perlunya peraturan ketenagakerjaan yang dapat mengakomodir keberadaan GIG Worker dalam kondisi kerja yang lebih aman dan lebih nyaman.

Hubungan kerjasama antara *driver* dan aplikator adalah hubungan kemitraan. Hubungan kemitraan seharusnya memiliki hubungan kesetaraan dalam menjalankan kerjasama tanpa adanya pihak yang lebih tinggi posisinya. Artinya tidak ada pihak yang diperintah dan pihak yang memerintah. Namun, berdasarkan uraian di atas menunjukkan adanya kekuasaan sepihak dari aplikator terhadap *driver*. Hal ini tentu bertentangan dengan prinsip-prinsip keadilan pada Teori Keadilan John Rawls.

Pihak aplikator memiliki kekuasaan penuh dalam menentukan pekerjaan, protokol dan tarif angkutan, tanpa adanya kesepakatan bersama dengan *driver* selaku mitra. Driver harus mengikuti seluruh perintah berupa protokol dan ketentuan dari pihak aplikator pada saat menerima pekerjaan yang sudah disepakati. Hal ini bertentangan dengan prinsip pertama Teori Keadilan John Rawls yaitu: Prinsip kebebasan yang sama sebesar-besarnya.

Akseibilitas dan fleksibilitas waktu menjadi *driver* transportasi *online* bukan faktor utama bagi sebagian besar *driver* untuk menjadikannya sebagai pekerjaan utama (Darmaputra *et al.*, 2024), karena penghasilan profesi *driver* transportasi *online* hanya mampu memenuhi kebutuhan dasar saja. Perwira dan Hidayat (2021) menyatakan sebagai mitra aplikator maka *driver* transportasi *online* memiliki “ketidakpastian lingkungan, identitas tugas, nilai kerja, strategi, dan harapan serta tema-tema strategi untuk menghadapi situasi dan sifat pekerjaan tersebut”. Dewantoro *et al.* (2021) menyatakan “Hubungan kemitraan yang dilakukan di Indonesia belum ada aturan hukum yang mengatur secara khusus tentang hubungan kemitraan yang dilakukan oleh aplikator dan mitra pengemudi”.

Driver transportasi *online* merupakan pihak yang paling kurang beruntung mendapatkan kesempatan ekonomi yang lebih baik dibandingkan pihak aplikator. Hal ini bertentangan dengan prinsip kedua Teori Keadilan John Rawls yaitu *the difference principle*. Tidak adanya hukum yang jelas mengatur hubungan kemitraan *driver* transportasi *online* dengan aplikator “Ketidaksamaan sosial ekonomi harus diatur sedemikian rupa sehingga membuka jembatan dan kedudukan sosial bagi semua yang ada di bawah kondisi persamaan kesempatan” sehingga bertentangan dengan prinsip kedua Teori Keadilan John Rawls yaitu *the principle of fair equality of opportunity*.

SIMPULAN

Berdasarkan uraian hasil dan pembahasan diperoleh kesimpulan penelitian, sebagai berikut;

1. Hubungan kerjasama antara *driver* transportasi *online* dengan aplikator bukanlah hubungan kerja, karena tidak memenuhi unsur upah sebagai syarat bentuk hubungan kerja.

2. Hubungan kerjasama antara antara *driver* transportasi *online* dengan aplikator merupakan hubungan kemitraan dalam bentuk bagi hasil.
3. Hubungan kerjasama dalam bentuk kemitraan antara *driver* transportasi *online* dengan aplikator bertentangan dengan prinsip Teori Keadilan John Rawls yaitu: Prinsip pertama tentang kebebasan yang sama sebesar-besarnya (*principle of greatest equal liberty*), serta prinsip kedua tentang prinsip perbedaan (*the difference principle*) dan prinsip persamaan yang adil atas kesempatan (*the principle of fair equality of opportunity*).

Berdasarkan uraian hasil dan pembahasan diperoleh saran yang tentunya bermanfaat bagi banyak pihak, sebagai berikut;

1. Perlu adanya aturan perundang-undangan khusus mengatur hubungan kerjasama antara *driver* transportasi *online* dengan aplikator, sehingga seluruh pihak memiliki kepastian hukum dalam menjalankan kerjasama.
2. Perlu adanya aturan perundang-undangan khusus yang mengatur profesi *driver* transportasi *online* sehingga adanya kepastian hukum yang melindungi profesi tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Anggraeni, F. N. (2020). Survey Motivasi Kerja Driver Ojek Online Grab. *SCIENTIFIC JOURNAL OF REFLECTION: Economic, Accounting, Management and Business*, 3(3), 251–260. <https://doi.org/10.5281/zenodo.3930682>
- Darmaputra, R., Hidayat, R., Nurjana, J., Bulan, W. R., Widianingsih, Y., & Manolu, R. (2024). Dampak Profesi Ojek Online Bagi Perekonomian Driver Ojek Online Universitas Pembangunan Nasional “ Veteran ” Jakarta signifikan di berbagai bidang kehidupan manusia . Integrasi teknologi digital telah memenuhi kebutuhan ekonomi keluarganya . Hal ini diper. *Jurnal Manajemen Riset Inovasi*, 2(1), 139–150.
- De Ruyter, A., & Rachmawati, R. (2020). Understanding the Working Conditions of Gig Workers and Decent Work: Evidence from Indonesia’s online Ojek Riders. *Sozialpolitik.Ch*, 2(2020), 1–16. <https://doi.org/10.18753/2297-8224-159>
- Dewantoro, S., Sharon, G., & Supriatna, S. (2021). Pengaturan Hubungan Kemitraan Antara Aplikator dan Mitra Pengemudi dalam Usaha Transportasi Online di Indonesia. *Justitia Jurnal Hukum*, 1(6), 16–37.
- Fattah, D. (2013). Teori Keadilan Menurut John Rawls. *JURNAL TAPIS : Jurnal Teropong Aspirasi Politik Islam*, 9(2), 30–45.
- Gojek. (2024). *Istilah Umum*. Term and Condition. <https://www.gojek.com/id-id/terms-and-condition/gocar>
- Halilintarsyah, O. (2021). Ojek Online, Pekerja atau Mitra? *Jurnal Persaingan Usaha*, 2(September), 64–74. <https://doi.org/10.55869/kppu.v2i.24>
- Iskandar, A. S. (2023). *Mengenal Perusahaan Ride Hailing Beserta Daftar Perusahaannya di Indonesia*. Tempo. <https://koran.tempo.co/read/ekonomi-dan-bisnis/484725/mengenal-industri-ride-hailing-beserta-daftar-perusahaannya-di-indonesia>
- Katadata. (2023). *Deretan Demo Driver Taksi Online Tuntut Kenaikan Tarif Tahun Ini*. Katadata.Co.Id. <https://katadata.co.id/berita/nasional/655ef7ab50a5c/deretan-demo-driver-taksi-online-tuntut-kenaikan-tarif-tahun-ini?page=2>
- Mawanda, M. K., & Muhshi, A. (2019). Perlindungan Hukum Mitra Ojek Daring di Indonesia. *Lentera Hukum*, 6(1), 35–54. <https://doi.org/10.19184/ejhl.v6i1.9203>
- Perwira, L. T., & Hidayat, M. (2021). Memahami Dinamika Bekerja dalam Ketidakpastian: Tinjauan Fenomenologis Pengalaman Bekerja Pengemudi Ojek Online. *Psychopathic : Jurnal Ilmiah Psikologi*, 7(2), 249–266. <https://doi.org/10.15575/psy.v7i2.7995>
- Prananda, R. R., & Aidi, Z. (2019). Tinjauan Yuridis Kedudukan Pengemudi Transportasi Online Dalam Perjanjian Kemitraan Dengan Perusahaan Penyedia Aplikasi Transportasi Online. *Law, Development and Justice Review*, 2(2), 135–162. <https://doi.org/10.14710/ldjr.v2i2.6139>
- Pujiastuti, E. (2008). *Pengantar Hukum Ketenagakerjaan*. Semarang University Press.
- Putri, H. S., & Diamantina, A. (2019). Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan Dan Keamanan Pengemudi Ojek Online Untuk Kepentingan Masyarakat. *Jurnal Pembangunan*

Hukum Indonesia, 1(3), 392–403. <https://doi.org/10.14710/jphi.v1i3.392-403>

- Rawls, J. (1999). A Theory Of Justice. In *Analytical Biochemistry* (Revised Ed, Vol. 11, Issue 1). the belknap press of harvard university press. <http://link.springer.com/10.1007/978-3-319-59379-1%0Ahttp://dx.doi.org/10.1016/B978-0-12-420070-8.00002-7%0Ahttp://dx.doi.org/10.1016/j.ab.2015.03.024%0Ahttps://doi.org/10.1080/07352689.2018.1441103%0Ahttp://www.chile.bmw-motorrad.cl/sync/showroom/lam/es/>
- Sonhaji, S. (2018). Aspek Hukum Layanan Ojek Online Perspektif Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan. *Administrative Law and Governance Journal*, 1(4), 371–385. <https://doi.org/10.14710/alj.v1i4.371-385>
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: ALFABETA, CV.
- Walandouw, P., & Primaldhi, A. (2021). Gojek Ecosystem's Contribution to Support National Economic Recovery During the 2020-2021 Pandemic. *Lembaga Demografi Faculty of Economics and Business Universitas Indonesia*, 76. <https://ldfebui.org/penelitian/ringkasan-penelitian/dampak-ekosistem-gojek>