

UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN
FAKULTAS HUKUM

Terakreditasi Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi
Nomor : 429/SK/BAN-PT/Akred/S/XI/2014

***PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP HAK UNTUK BERSERIKAT DARI
PENGEMUDI TRANSPORTASI DARING SEPEDA MOTOR DALAM HUKUM
KETENAGAKERJAAN DI INDONESIA***

OLEH

Carlo Andreas Rondonuwu

NPM : 2015200004

PEMBIMBING I

Dr. Ida Susanti, S.H., LL.M., CN.

PEMBIMBING II

Tanius Sebastian, S.H., M.Fil.



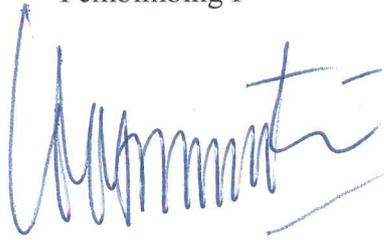
Penulisan Hukum

Disusun Sebagai Salah Satu Kelengkapan
Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan Sarjana
Program Studi Ilmu Hukum

2019

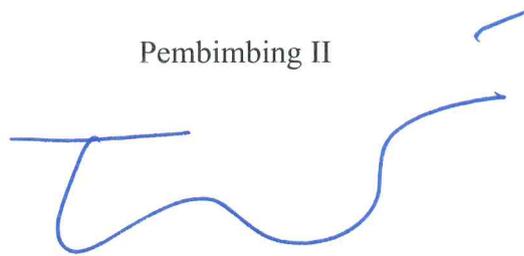
Telah disidangkan pada Ujian
Penulisan Hukum Fakultas Hukum
Universitas Katolik Parahyangan

Pembimbing I



(Dr. Ida Susanti, S.H., LL.M., CN.)

Pembimbing II



(Tanius Sebastian, S.H., M.Fil.)

Dekan,

(Dr. iur. Liona Nanang Supriatna, S.H., M.H.)



PERNYATAAN INTEGRITAS AKADEMIK

Dalam rangka mewujudkan nilai-nilai ideal dan standar mutu akademik yang setinggi-tingginya, maka Saya, Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan yang beranda tangan di bawah ini :

Nama : Carlo Andreas Rondonuwu

NPM : 2015200004

Dengan ini menyatakan dengan penuh kejujuran dan dengan kesungguhan hati dan pikiran, bahwa karya ilmiah / karya penulisan hukum yang berjudul:

***“PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP HAK UNTUK BERSERIKAT DARI
PENGEMUDI TRANSPORTASI DARING SEPEDA MOTOR DALAM HUKUM
KETENAGAKERJAAN DI INDONESIA”***

Adalah sungguh-sungguh merupakan karya ilmiah /Karya Penulisan Hukum yang telah saya susun dan selesaikan atas dasar upaya, kemampuan dan pengetahuan akademik Saya pribadi, dan sekurang-kurangnya tidak dibuat melalui dan atau mengandung hasil dari tindakan-tindakan yang:

- Secara tidak jujur dan secara langsung atau tidak langsung melanggar hak-hak atas kekayaan intelektual orang lain, dan atau
- Dari segi akademik dapat dianggap tidak jujur dan melanggar nilai-nilai integritas akademik dan itikad baik;

Seandainya di kemudian hari ternyata bahwa Saya telah menyalahi dan atau melanggar pernyataan Saya di atas, maka Saya sanggup untuk menerima akibat-akibat dan atau sanksi-sanksi sesuai dengan peraturan yang berlaku di lingkungan Universitas Katolik Parahyangan dan atau peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pernyataan ini Saya buat dengan penuh kesadaran dan kesukarelaan, tanpa paksaan dalam bentuk apapun juga.

Bandung, 16 Desember 2019

Mahasiswa penyusun Karya Ilmiah/ Karya Penulisan Hukum



(Carlo Andreas Rondonuwu)

2015200004

ABSTRAK

Teknologi Informasi telah membawa banyak hal positif bagi masyarakat, seperti lahirnya transportasi daring sepeda motor. Layanan transportasi umum ini disambut baik oleh masyarakat sebagai konsumen karena berbagai kemudahan yang mereka berikan. Para pengemudi transportasi daring juga menyambut baik hadirnya layanan ini karena membuka banyak kesempatan kerja. Tetapi para pengemudi tersebut bekerja tidak sebagai pekerja dalam suatu hubungan kerja dengan Aplikator, melainkan bekerja sebagai mitra berdasarkan hubungan kemitraan. Ini membuat hak mereka untuk berserikat dan berunding bersama menjadi tidak jelas perlingkungannya berdasarkan Undang-Undang Ketenagakerjaan dan Undang-Undang Serikat Pekerja. Konvensi ILO Nomor 87 dan Nomor 98 telah menyatakan hak berserikat dan berunding bersama sebagai hak asasi yang perlu dilindungi, terlepas dari jenis hubungan kerja yang melekat pada pekerja. Dengan ditetapkannya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019, penting untuk mengkaji mengenai bagaimana Indonesia mengatur hak untuk berserikat dan berunding bersama.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian yuridis normatif. Hasil analisis menunjukkan bahwa hubungan kemitraan para pengemudi dengan aplikator menyebabkan mereka bekerja di luar hubungan kerja sebagai pekerja mandiri. Klasifikasi pekerja berupa pekerja mandiri juga memiliki hak untuk berserikat dan berunding bersama karena merupakan hak asasi, dan sebagai negara anggota ILO yang telah meratifikasi Konvensi ILO Nomor 87 dan Nomor 98, Indonesia seharusnya melindungi hak untuk berserikat dan berunding bersama bagi pekerja mandiri. Peraturan perundang-undangan Indonesia mengenai ketenagakerjaan belum sepenuhnya sejalan dengan kedua konvensi tersebut. Perlu pengaturan lebih lanjut terkait dengan hak berserikat dan berunding bersama bagi pekerja mandiri di Indonesia.

Kata kunci: hak berserikat, berunding bersama, transportasi daring, pekerja mandiri

ABSTRACT

Information technology has brought many positive things for society, such as the inception of online motor-bike transport services. This form of public transport has been well received by society as consumers due to the many simplicities it has to offer. The drivers of online motor-bike transport services also well receive this service because it has opened many employment opportunities. However, those drivers work with the Applicators not as employees based on an employment agreement, but as partners based on a partnership agreement. This type of relationship causes their right of association and collective bargaining to be unclearly protected by the Labor Law and Worker's Union Law. ILO Conventions Number 87 and Number 98 had established freedom of association and collective bargaining to be fundamental rights that needs protection, regardless of the type of employment relationship. With the promulgation of Minister of Transportation Regulation Number 12 of 2019, it is important to study how Indonesia regulates the right of association and collective bargaining.

Judicial normative method is used in this research. The analysis shows that partnership relations between the drivers and applicators, causes the drivers to be workers outside of an employment relationship, as self-employed. Classification as self-employed still has the right of association and collective bargaining due to them being fundamental rights, and because being a member state of ILO that has ratified Conventions Number 87 and Number 98, Indonesia should protect the right of association and collective bargaining for self-employed workers. Indonesia statutory regulations have not been wholly in line with those two conventions. There needs to be further regulation for the right of association and collective bargaining for self-employed workers in Indonesia.

Key words: *freedom of association, collective bargaining, online transportation, self-employed*

KATA PENGANTAR

Puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa penelitian hukum berupa Skripsi ini dapat penulis selesaikan. Sebagai “penentu akhir” masa kuliah penulis di Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan, banyak pihak telah membantu untuk menyelesaikan penelitian ini. Bagian ini akan penulis dedikasi kepada pihak-pihak yang telah membantu, menyemangati, dan mewarnai masa studi penulis di kampus Unpar Gedung 2.

1. Ucapan terima kasih pertama penulis berikan untuk Papa dan Mama tersayang, Iwan Maarten Rondonuwu dan Cynthia Maliangkay Rondonuwu, S.H., yang tidak kenal lelah membesarkan, mendidik, dan membimbing dari penulis kecil hingga bisa sampai menyelesaikan studi di perguruan tinggi.
2. Untuk para Opa-opa dan Oma-oma tercinta, *rest in peace*, Karel Maliangkay dan Lily Maliangkay-Westplat, Hans Andries Rondonuwu dan Agustine Muaja Rondonuwu.
3. Keluarga Wira Angun-angun No.3, Oom, Tante, dan Kakak-kakak Sepupu, Dr. Adrian E. Rompis, S.H., M.H., BBA., Tien Ambari Rompis, S.H. (alm.), Stephanie Rompis, S.Farm., Mariska Rompis, S.Psi., dan Tante Heidy Rompis, serta O’om, Ichsan Kosasih, yang telah banyak membantu dan memberikan tempat singgah bagi penulis dalam menyelesaikan studi di Bandung.

4. Keluarga Depok, Oom, Tante, dan Kakak-kakak Sepupu, Edward Indrabuana Rondonuwu, Yuli Damayanti Rondonuwu, Dimas Dariel Rondonuwu, S.Kom, dan Yudhistira Marin Rondonuwu, S.H., serta Oom Ferdima Agushandria Rondonuwu, S.E., S.H., yang selalu memberikan penulis semangat dan dukungan.
5. Keluarga Cinere, Tata dan Kris, Sharon Maliangkay dan dr. Krystle Gabriela, S.Ked. yang telah memberikan semangat dan banyak nasihat perkuliahan.
6. Kakak Sepupu Maliangkay yang sejak TK menemani penulis dan memperkenalkan Bandung dan dunia kampus Unpar, Grady Carlogarbo Susetyadi.
7. Keluarga besar Rondonuwu-Rompis-Ottay, Oom Roy Rondonuwu dan Tante Goeti, Tante Cut Rondonuwu, Tante Joyce Ottay, Oom Robby Rompis dan Tante Meiske Tulende Rompis.
8. Dr. Ida Susanti, S.H., LL.M., CN., selaku dosen Pembimbing I selama penulisan penelitian hukum penulis. Terima kasih bu atas masukan-masukan dan arahan yang telah ibu berikan selama proses penelitian.
9. Tanius Sebastian, S.H., M.Fil., selaku dosen Pembimbing II, Abang mentor untuk permasalahan kuliah maupun hal-hal lain, dan rekan diskusi penulis selama di kampus. Banyak hal terutama mengenai cara berfikir dan bersikap yang ku terima dari abang. Terima kasih telah menjadi panutan ku selama ini.

10. Prof. C. Dewi Wulansari, S.H., M.H., selaku penguji dalam sidang penulisan hukum penulis. Terima kasih bu atas kritik dan sarannya.
11. Teman-teman Fakultas Hukum Unpar, terutama anak-anak 2015 Koridor FH “*Indomie Tabrak*”, Bama, Gaodi, Bang Lubis, Tombo, Adit, Bianca, Bill, Bintar, Bule, Daniel, Deo, Devin, Ersya, Evan, Glen, Jordhi, Ica, Mikka, Nadhira, Tae, Inna, Shinta, Ricky, Tasia, Patty, William Christian, Yasmin, dan Yosua Simon. Terima kasih sudah menjadi rekan-rekan *nongkrong* di kori dan MW.
12. Rekan-rekan Divisi Advokasi dan Pembinaan HMPSIH periode 2016/2017, Kordiv Bang Faiz Oktavio, S.H., Wakordiv Kak Karen Kuntoro, S.H., LL.M., dan teman-teman Advo, Sharleen Marfian, S.H., Michelle Gracia, S.H., Abednego Parlindungan, Chersie Xu, S.H., Anastasia Anggita, S.H., Tan Viviana, S.H., dan Bang Andreas Ega Pamungkas, S.H. Terima kasih kalian sudah menjadi kelompok yang memberi penulis pengalaman organisasi kemahasiswaan pertama di Unpar. Banyak hal-hal di Advokasi ini yang ku dapatkan dan terus ku bawa di pengalaman-pengalaman kemahasiswaan selanjutnya. *This is where it all began.*
13. Pengurus inti HMPSIH periode 2016/2017, terutama Ketua Himpunan Bang Aziz, Wakahim Kak Bunga, Korbid Bang Monang, dan Kordiv Bang Friendly.

14. Rekan-rekan Majelis Perwakilan Mahasiswa Unpar periode 2017/2018, Maria H., Iffan, Fia, Sarah, Thomas, Victor, Deniel, Tiara, Baseloy, Rio, Intan, Bima, Emyr, Alvin, Vincent, Firman, Maria K., dan Nadya. Terima kasih sudah memberikan penulis pengalaman dalam memperjuangkan aspirasi mahasiswa. Dengan kalian, banyak sekali pembelajaran personal yang ku dapatkan, juga kenangan-kenangan indah #baperanaktif. *With you all, I served.*
15. Rekan-rekan *Internal Inspector* periode 2017/2018, Bu Ketua Rosaline Dwi Agiana, S.E., dan para *partner*, Gelora I. Putri, S.E., Renaldo Harjadi, S.T., dan Athalla Arissaputra. Masa-masa pengabdian kita penuh kenangan dan tantangan. Terima kasih telah menjadi rekan kerja penegak aturan di PM Unpar periode 2017/2018. *Alongside you all, I had the privilege to implement my knowledge.*
16. Rekan-rekan di Badan Pengawas Pemilihan Umum (Bawaslu) PM Unpar yang penulis sungguh bersyukur dapat mengabdikan di dalamnya pada periode 2018: Miftahul Choir, Bintang S. Nadapdap, Tan Viviana, Raden Azzaki Alaudin Zaki, Aditya Putra L., Michael Alva, Joshua Eldi Setio, dan Fernando Oscar. Serta rekan-rekan periode 2019: Emelia Kezia Lasut, Lassaya, Alfonsus Ganendra, Farel, Florencia, Gema, dan Madison. Serta *the Devil's Advocates* Bawaslu 2019, Pak Ketu Pandapotan Pintubatu, S.H., Christopher Cusan, dan Clemens Danang. *With all of you, I had the chance to create, implement, and uphold law and democracy.*

17. Rekan-rekan Komisi Pemilihan Umum (KPU) PM Unpar 2019 jilid 1 dan jilid 2, Para Ketua, Gialdes Evan dan Felix, Korlap andalan Christian William Munaba, serta KPU 2018 *the dynamic duo* Stevan Samosir dan Jeanly.
18. Keluarga Merah, *The Reds*, terima kasih telah menjadi keluarga ku di kampus. Terutama untuk para senior, Bang Vinsensius Manuela, Bang Steven Adidarma, Bang Unggul Fajar Andrean, Bang Aziz Dwi Rizky, Kak Theresa Silviana, Bang Robertus Bambang, Kak Putri Engelica, Kak Jessica Adidarma, Bang Anggi, Bang Jonathan S., Kak Iva, Bang Monang, Bang Friendly, Bang Hangga, Bang Omar, Bang Ray, Bang Dodoy, dan Bang Pael. Angkatan ku sendiri, Merah 2015 "*Indomie Tabrak*". Adik-adik ku di Posko 2017, *the Candies*, Adzaniar D. Fortuna dan M. Fadhillah Deka, duo Konsep, Ivana Oetomo dan M. Ghiffar, Danko 2017, Taufiq Ilham, dan struktur-struktur, Keenan Rivan Prijono, Verrel Octavian Rafaelo, Tamado Fortunatus Simanjuntak, Maria Tamarin Nauli, Ravi Arrahman, serta Koor-koor 2017, Gerard Arthyasa dan Sharyn Marie. *In this Red family, I grew as a person and completed my process. #TRS&TRCS*
19. Teman-teman Fasilitator BDIK GKI Maulana Yusuf, Shanne, Dean, Iko, Valdi, Jonathan, dan Silka. Kalian selalu menjadi teman baik pengisi hari Jum'at saat BDIK.
20. Dan individu-individu serta pihak-pihak lain yang tidak bisa diucapkan satu-satu.

Penulis menyadari bahwa penelitian ini tidaklah sempurna. Segala bentuk kritik dan saran akan di apresiasi. Akhir kata, penulis berharap penelitian ini dapat berguna bagi pengembangan ilmu hukum untuk masa mendatang.

Bandung, Desember 2019



Carlo Andreas Rondonuwu
2015200004

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
ABSTRACT	ii
KATA PENGANTAR	iii
BAB 1	
PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Rumusan Masalah	10
1.3. Maksud, Tujuan, dan Manfaat Penelitian.....	11
1.4. Metode Penelitian.....	12
1.5. Sistematika Penulisan.....	14
BAB 2	
TINJAUAN HUBUNGAN HUKUM ANTARA PENGEMUDI TRANSPORTASI DARING SEPEDA MOTOR DENGAN APLIKATOR	
2.1. Pendahuluan	16
2.2. Hubungan Hukum Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Pelindungan Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat	17
2.3. Perjanjian Kemitraan	22
2.3.1. Pengertian Perjanjian Kemitraan.....	22
2.3.2. Perbedaan Hubungan Kemitraan dengan Hubungan Kerja.....	26
2.4. Pengemudi Sebagai Pekerja di Luar Hubungan Kerja	27
BAB 3	
TINJAUAN MENGENAI HAK BERSERIKAT DAN SERIKAT PEKERJA	
3.1. Pendahuluan	34
3.2. Pengertian Hak Berserikat.....	35
3.2.1. Hak Berserikat Sebagai Hak Asasi Manusia.....	35

3.2.2.	Berdasarkan Konvensi ILO	37
3.2.2.1.	Mengenai ILO	38
3.2.2.2.	Konvensi ILO Nomor 87	43
3.2.2.3.	Konvensi ILO Nomor 98	47
3.2.3.	Berdasarkan Hukum Positif di Indonesia.....	50
3.3.	Serikat Pekerja	51
3.3.1.	Pengertian.....	51
3.3.2.	Dasar Hukum Serikat Pekerja	54
3.3.3.	Hak dan Kewajiban Serikat Pekerja	56
3.3.4.	Tujuan dan Fungsi Serikat Pekerja.....	57
3.4.	Kesimpulan.....	59

BAB 4

ANALISA PERLINDUNGAN HUKUM HAK UNTUK BERSERIKAT BAGI PEKERJA MANDIRI

4.1.	Pendahuluan	64
4.2.	Gambaran Umum Transportasi Daring Sepeda Motor di Indonesia.....	64
4.2.1.	Gambaran Peer-to-peer Ridesharing	65
4.2.2.	Profil Perusahaan Go-Jek	66
4.2.3.	Upaya Pemerintah Indonesia Dalam Mengatur Transportasi Daring Sepeda Motor	69
4.3.	Analisis Pengemudi Transportasi Daring Sepeda Motor Sebagai Pekerja Mandiri Untuk Berserikat Dalam Suatu Serikat Pekerja	70
4.3.1.	Klasifikasi Pekerja Mandiri Bagi Pengemudi Transportasi Daring Sepeda Motor Sebagai Akibat Dari Hubungan Kemitraan Dengan Aplikator	71

4.3.2.	Hak Berserikat Dalam Suatu Serikat Pekerja Bagi Pekerja Mandiri Berdasarkan Undang-Undang Ketenagakerjaan dan Undang-Undang Serikat Pekerja/Serikat Buruh	77
4.3.3.	Peran Serikat Pekerja Pengemudi Transportasi Daring Sepeda Motor Dalam Pelaksanaan Ketentuan Dalam Pasal 14 PM 12/2019	81
4.4.	Pengaturan Perihal Pekerja yang Seharusnya Diatur Oleh Indonesia Dalam Hukum Ketenagakerjaan Sebagai Akibat Dari Turut Mengesahkan Konvensi ILO Nomor 87 dan Nomor 98	87

BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1.	Kesimpulan.....	91
5.2.	Saran	93

LAMPIRAN

PERJANJIAN KEMITRAAN GO-JEK.....	95
----------------------------------	----

DAFTAR PUSTAKA	115
-----------------------------	------------

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Tingginya mobilitas horisontal penduduk suatu daerah tertentu adalah hal yang tidak dapat dihindari pada era globalisasi. Keperluan untuk melakukan perjalanan dari suatu tempat ke tempat yang lain telah menjadi kegiatan sehari-hari yang dilakukan oleh masyarakat karena kebutuhan untuk berpindah dalam melakukan suatu hal, misalnya untuk bekerja. Pada umumnya, seseorang sudah dapat dipastikan akan melakukan perjalanan dari tempat ia tinggal untuk menuju tempat pekerjaannya. Oleh karena itu, seorang pekerja memerlukan sarana transportasi untuk mengantarnya berpindah dari suatu tempat ke tempat yang lain.

Keterbatasan transportasi dapat menyebabkan tersendatnya mobilitas masyarakat untuk memenuhi hak sosial mereka berupa mobilisasi. Maka, keberadaan dan ketersediaan pelayanan jasa angkutan umum penting untuk masyarakat modern saat ini. Karena keperluan di atas, ojek menjadi alternatif sebagai sarana transportasi. Pengertian ojek sendiri dapat diartikan sebagai alat transportasi menggunakan kendaraan bermotor sepeda motor dengan plat nomor hitam untuk mengangkut orang (penumpang) dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menarik bayaran.¹

Ojek sangat diminati masyarakat karena kemudahan dan kecepatan yang dapat mereka berikan, jika dibandingkan dengan sarana transportasi lain. Dengan kendaraan bermotor berupa sepeda motor, pengemudi menjadi lebih leluasa dalam

¹ Andi Moh. Era, *Urgensi Pengaturan Ojek di Daerah Sebagai Angkutan Umum Dalam Undang-Undang*, 11 Universitas Brawijaya, 2014.

berkendara karena dapat melewati jalan-jalan kecil dan sempit di perkotaan. Karena keleluasaan itu, mereka dapat memberikan layanan yang bersifat *door-to-door*, yaitu menjemput dan menurunkan penumpang di titik yang mereka tuju.

Dengan kemajuan teknologi modern, lahirah inovasi baru dalam transportasi berupa transportasi daring *on-demand* melalui konsep *peer-to-peer (P2P) ridesharing*. Konsep tersebut memberikan layanan permintaan transportasi secara langsung dan saat itu juga kepada penumpang, melalui pengemudi yang terdaftar pada perusahaan *P2P ridesharing* untuk mengantar pada suatu tujuan tertentu.² Beberapa contoh perusahaan *P2P ridesharing* yang beroperasi di Indonesia adalah PT. Grab Taxi Indonesia (Grab), dengan layanan Grabbike, dan PT. Aplikasi Kreasi Anak Bangsa (Go-Jek), dengan layanan Go-Ride.

Ojek yang sebelumnya merupakan kegiatan pekerjaan konvensional (tidak dengan bantuan ilmu pengetahuan dan teknologi), telah berkembang menjadi suatu lapangan pekerjaan baru yang masif berkat konsep *P2P ridesharing*.³ Perusahaan *P2P ridesharing* saat ini bekerja sama dengan para pengemudi ojek untuk menghadirkan layanan transportasi umum dengan bantuan teknologi seperti internet. Sehingga pekerjaan ojek telah berkembang menjadi layanan transportasi daring dengan bantuan perusahaan *P2P ridesharing*. Dalam skema besar layanan transportasi umum, mereka bertindak sebagai perantara antara pengemudi (*supply*) dengan konsumen (*demand*). Ini membuat mereka masuk dalam era revolusi

² Ridester, www.ridester.com/training/lessons/what-is-ridesharing/ (terakhir diakses pada 8 Maret, 2019).

³ ANDIKA WIJAYA, ASPEK HUKUM BISNIS TRANSPORTASI ONLINE 1 (Sinar Grafika, Jakarta, 2016).

industri 4.0 sebagai sarana transportasi daring sepeda motor melalui berbagai layanan transportasi daring, seperti Grabbike oleh PT Grab Taxi Indonesia dan Go-Ride oleh PT. Aplikasi Kreasi Anak Bangsa. Para pengemudi ojek yang terdaftar pada perusahaan *P2P ridesharing* telah menjadi pengemudi transportasi daring sepeda motor. Dengan begitu, inovasi ini merupakan suatu terobosan baru yang bersifat multi kreatif, tidak hanya menjadi sumbangan bagi perkembangan transportasi nasional, tetapi juga sekaligus menciptakan lapangan pekerjaan yang sangat signifikan bagi masyarakat Indonesia.⁴

Inovasi di atas terlihat dari cepatnya ekspansi yang dilakukan baik oleh Go-Jek maupun Grab di berbagai kota besar di Indonesia. Menurut pemberitaan oleh Grab di situs resminya, saat ini setidaknya layanan yang diberikan oleh perusahaan tersebut telah berekspansi dari 12 kota pada awal tahun 2017, menjadi 222 kota di Indonesia sepanjang tahun 2018. Dengan pertumbuhan pesat, mereka juga mengklaim sedang memimpin pasar *ride-hailing (P2P ridesharing)* sebesar 60 persen di Indonesia.⁵ ⁶ Kondisi serupa juga dapat dilihat pada perusahaan *P2P ridesharing* saingannya, yaitu Go-Jek. Nadim Makarim selaku pendiri Go-Jek mengatakan bahwa para pengemudi dalam jaringan mereka sudah mencapai angka 850.000 orang. Menurutnya, angka tersebut adalah sebuah peningkatan sebesar dua kali lipat dalam waktu delapan bulan.⁷

⁴ *Ibid.*

⁵ Grab Indonesia, <https://www.grab.com/id/press/others/grab-indonesia-rayakan-pencapaian-tahun-2018-bersama-mitra-pengemudi-lewat-grab-karnaval/> (terakhir diakses pada 26 Agustus, 2019).

⁶ Data ini menunjukkan angka-angka layanan transportasi daring roda dua.

⁷ Kumparan, <https://kumparan.com/@kumparantech/go-jek-kini-punya-850-000-mitra-pengemudi> (terakhir diakses pada 26 Agustus, 2019).

Hubungan antara perusahaan *P2P ridesharing* sebagai pemberi sarana pekerjaan, dengan pengemudi sebagai pelaksana, adalah berbeda dengan hubungan pekerjaan lain. Hubungan hukum di antara mereka merupakan kemitraan yang berdasarkan perjanjian kemitraan. Maka ini berbeda dengan pekerja pada umumnya yang memiliki hubungan kerja berdasarkan perjanjian kerja dengan pemberi kerjanya. Dalam situs resmi Grab dan Go-Jek, dinyatakan secara tegas bahwa hubungan antara pengemudi dengan perusahaan *P2P ridesharing* adalah hubungan kemitraan yang berdasarkan perjanjian kemitraan. Perjanjian jenis ini dianggap memberikan keuntungan pada perusahaan *P2P ridesharing* karena tidak perlu terikat pada aturan ketenagakerjaan seperti aturan pengupahan dan pembayaran uang pesangon. Juga dalam isi perjanjian terkait dengan cara kerja, para pengemudi bebas untuk bekerja dalam hal mengambil *order*-an (permintaan untuk mengantar penumpang) atau tidak.⁸

Tetapi dalam praktik, kebebasan di atas rentan terjadi pelanggaran dalam perjanjian tersebut karena adanya penentuan secara sepihak oleh perusahaan *P2P ridesharing* terkait dengan kebijakan-kebijakan baru.⁹ Kondisi ini membuat kedudukan pengemudi lebih lemah dan mereka sangat rentan di tekan untuk memenuhi keinginan pihak yang lebih kuat. Tidak setaranya hubungan antara pengemudi dan perusahaan *P2P ridesharing* mengakibatkan keresahan di kalangan pengemudi yang akhirnya meluap menjadi beberapa aksi demonstrasi. Pada bulan Oktober 2016 para pengemudi melaksanakan aksi demonstrasi yang disebabkan

⁸ Luthvi Febryka Nola, *Perjanjian Kemitraan vs Perjanjian Kerja Bagi Pengemudi Ojek Online*, Badan Keahlian DPR, 2018.

⁹ *Ibid.*

oleh penurunan tarif secara simultan dari Rp. 4.000,00 hingga jadi Rp. 2.000,00 per kilometer.¹⁰ Protes tersebut juga disebabkan oleh wacana untuk menghilangkan bonus. Pada awal tahun 2017 juga terjadi demonstrasi besar dengan penyebab yang sama yaitu perhitungan besaran tarif dan dugaan kecurangan penghitungan bonus bagi para pengemudi oleh perusahaan *P2P ridesharing*.¹¹ Selain karena masalah tarif dan bonus bagi para pengemudi, hal yang dianggap meresahkan juga adalah perihal kebijakan penghentian operasional sementara (*suspend*) dan pemutusan kemitraan yang dilakukan oleh perusahaan *P2P ridesharing*. Para pengemudi yang tergabung dalam perkumpulan Gabungan Aksi Roda Dua (Garda) melakukan aksi demonstrasi di kantor Go-Jek pada Agustus 2019 karena dua hal itu.¹²

Keresahan seperti di atas dapat di tangani jika posisi tawar atau *bargaining position* para pengemudi dapat ditingkatkan melalui wadah berupa serikat pekerja. Alih Nugroho dalam “Posisi Pengemudi dalam Industri Transportasi Online: Ilusi di balik Mitos Ekonomi Berbagi” mengatakan kerentanan yang dialami dapat menjadi suatu bom waktu akibat dari keresahan. Diperlukan peningkatan posisi tawar dari para pengemudi untuk bisa mempengaruhi kebijakan dari perusahaan *P2P ridesharing*. Maka ada kebutuhan untuk suatu wadah tertentu yang dapat menyalurkan kepentingan para pengemudi dan meningkatkan posisi tawar

¹⁰ Alih Nugroho, *Posisi Pengemudi dalam Industri Transportasi Online: Ilusi di balik Mitos Ekonomi Berbagi*, Researchgate, 2018.

¹¹ Aulia D. Nastiti, *Worker Unrest and Contentious Practice of Ride-Hailing Services in Indonesia*, ISRF, 2017.

¹² Bisnis. com, <https://ekonomi.bisnis.com/read/20190803/98/1132282/mitra-pengemudi-Go-Jek-akan-demo-senin-5-agustus-minta-buka-suspend> (terakhir diakses pada 26 Agustus 2019).

mereka.¹³ Ini dapat terjadi jika ada serikat resmi yang mewadahi kepentingan pengemudi.

Kemudian dengan berlakunya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat (PM 12/2019), memberikan suatu kebutuhan akan adanya wadah resmi bagi para pengemudi untuk berserikat. Ini karena ketentuan dalam peraturan tersebut mengharuskan perusahaan *P2P ridesharing* untuk membuat standar, operasional, dan prosedur terkait pemberhentian sementara (*suspend*) dan pemutusan kemitraan, untuk di buat dengan adanya pembahasan bersama dengan para pengemudi.¹⁴ Lahirnya ketentuan tersebut dalam Pasal 14 PM 12/2019 merupakan upaya untuk meredam kegelisahan yang dirasakan oleh para pengemudi, seperti yang disuarakan dalam demonstrasi pada Agustus 2019 lalu. Tidak adanya wadah resmi dapat membuat pelaksanaan ketentuan ini menjadi tidak optimal.

Namun demikian, ide pembentukan serikat pekerja sebagai wadah untuk meningkatkan posisi tawar para pengemudi terkendala peraturan-peraturan yang ada saat ini. Secara umum kendala tersebut disebabkan oleh status dari para pengemudi yang merupakan mitra dari perusahaan *P2P ridesharing*. Karena itu, tidak adanya hubungan kerja yang dibuktikan berdasarkan suatu perjanjian kerja menyebabkan perlindungan berdasarkan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003

¹³ *Supra* catatan 10.

¹⁴ PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN R.I., NO. 12 TAHUN 2019, PELINDUNGAN KESELAMATAN PENGGUNA SEPEDA MOTOR YANG DIGUNAKAN UNTUK KEPENTINGAN MASYARAKAT, B.N.R.I. Tahun 2019 No. 266, Pasal 14 ayat (3).

tentang Ketenagakerjaan (UU Tenaker) dan Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2000 tentang Serikat Pekerja/Serikat Buruh (UU Serikat Pekerja), termasuk hak untuk berserikat tidak secara langsung berlaku. Permasalahan ini senada dengan apa yang di katakan oleh Camilo Rubiano dalam “*Precarious Work and Access to Collective Bargaining: What are the legal obstacles?*” bahwa:¹⁵

“The most clear cut obstacle preventing access to collective bargaining is the explicit exclusion of workers from labour law. As a general rule, this not only means that the workers in question are prevented from the right to collective bargaining, but also that in most cases they are not afforded any of the rights provided for in labour law [...] if workers do not fit the definition of “employee” they will not be entitled to any rights under labour law and their contract will not be a contract of employment but, for instance, a contract for the provision of services.”

Hal di atas terjadi karena jenis pekerjaan seperti ini merupakan suatu hal baru, sehingga hak untuk berserikat belum diatur sesuai dengan pengertian tradisional yang mencakup juga perjanjian kerja bersama.¹⁶ Meskipun dalam pengertian tradisional para pengemudi tidak termasuk dalam pekerja secara umum dalam peraturan ketenagakerjaan, namun pengaturan pengemudi sebagai pekerja di luar hubungan kerja dapat dilihat dalam peraturan mengenai jaminan sosial dan instrumen hukum internasional. Dalam Peraturan Presiden Nomor 82 Tahun 2018 tentang Jaminan Kesehatan, dinyatakan bahwa salah satu jenis pekerja adalah pekerja di luar hubungan kerja atau pekerja mandiri. Lebih lanjut, diatur juga bahwa jenis pekerja seperti itu di kategorikan sebagai pekerja bukan penerima upah. Kategori ini adalah untuk setiap orang yang bekerja atau berusaha atas risiko

¹⁵ Camilo Rubiano, *Precarious Work and Access to Collective Bargaining: What are the legal obstacles*, International Journal of Labor research, 2013 Vol. Issue 1.

¹⁶ Hannah Johnston dan Chris Land-Kazlauskas, *Organizing On-Demand: Representation, Voice, and Collective Bargaining in the Gig Economy*, Conditions of Work and Employment Series, ILO.

sendiri.¹⁷ Dikaitkan dengan para pengemudi, mereka termasuk dalam kategori ini karena bekerja bukan dalam hubungan kerja yang berdasarkan perjanjian kerja, melainkan bekerja di luar hubungan kerja karena perjanjian kemitraan sebagaimana telah diuraikan sebelumnya.¹⁸

Dalam instrumen hukum internasional, terutama ILO *Convention Nu. 87* atau Konvensi ILO Nomor 87 (K87) dan ILO *Convention Nu. 98* atau Konvensi ILO Nomor 98 (K98) istilah “*worker*” juga mencakup pekerja mandiri dan pekerja di luar hubungan kerja. Ini karena pekerja sejenis itu tidak dikecualikan secara spesifik yang mengakibatkan mereka harus diberikan perlindungan berdasarkan konvensi tersebut. Karena Indonesia sudah mengesahkan kedua instrumen internasional tersebut melalui Keputusan Presiden Nomor 83 Tahun 1998 untuk K87 dan Undang-Undang Nomor 18 tahun 1956 untuk K98, seharusnya peraturan perundang-undangan Indonesia yang mengatur perihal hak untuk berserikat juga melindungi para pekerja mandiri dan pekerja di luar hubungan kerja yang tidak mempunyai perjanjian kerja.¹⁹

Terhadap hal itu, Rubiano lebih lanjut mengatakan bahwa karena K87 dan K98 tidak secara eksplisit mengecualikan pekerja mandiri, maka mereka secara otomatis turut dilindungi oleh kedua konvensi tersebut yang mengakibatkan adanya

¹⁷ PERATURAN PRESIDEN R.I., NO. 82 TAHUN 2018, JAMINAN KESEHATAN, L.N.R.I. Tahun 2018 No. 165, Pasal 1 angka 8 *jo.* Pasal 4 ayat (3).

¹⁸ *Supra* catatan 8.

¹⁹ Konvensi ILO Nomor 87 tentang Kebebasan Berserikat Dan Perlindungan Hak Untuk Berorganisasi diratifikasi oleh Indonesia melalui Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 83 Tahun 1998, dan Konvensi ILO Nomor 98 tentang Berlakunya Dasar-dasar Daripada Hak Untuk Berorganisasi dan Berunding Bersama diratifikasi oleh Indonesia melalui Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 1956.

hak untuk mendirikan dan tergabung dalam suatu serikat pekerja.²⁰ Lebih lanjut, terkait dengan hak berserikat pekerja mandiri, mengutip dari *Committee on Freedom of Association* (CFA) yang merupakan lembaga pengawas ketenagakerjaan dari ILO, dinyatakan bahwa:²¹

“[...]the criterion for determining the persons covered [...] is not based on the existence of an employment relationship, which is often non-existent, for example, in the case of agricultural workers, self-employed workers in general or those who practice liberal professions, who should nevertheless enjoy the right to organize.”

Pernyataan dari badan pengawas ketenagakerjaan di atas telah mengklarifikasi dan memberi penekanan bahwa para pekerja tanpa hubungan kerja ([...] *not based on the existence of an employment relationship* [...]) juga harus mendapat perlindungan yang diberikan oleh konvensi terkait dengan hak untuk berserikat dan berunding bersama.

Namun saat ini hanya ada satu peraturan sebagai landasan pelaksanaan kegiatan transportasi daring sepeda motor, yaitu PM 12/2019. Peraturan ini mendefinisikan perusahaan *P2P ridesharing* sebagai Perusahaan Aplikasi. Oleh karena itu penulis selanjutnya akan menyebut istilah perusahaan *P2P ridesharing* dengan aplikator, sebagai subjek pengelola aplikasi *P2P ridesharing*. Lalu berkaitan dengan upaya untuk meningkatkan posisi tawar dari para pengemudi agar dapat terwujudnya *collective bargaining*, peraturan ini dalam Pasal 14 ayat (3) berupaya untuk melaksanakan peningkatan itu dengan cara membuat ketentuan yang mewajibkan keterlibatan pengemudi dalam penyusunan standar, operasional,

²⁰ *Supra* catatan 15.

²¹ CFA, *Compilation of Decisions*, Nomor 387, Definitive Report No. 326, paragraf 416, 2018.

dan prosedur (SOP) penghentian operasional sementara (*suspend*) dan pemutusan kemitraan. Ketentuan tersebut diharap akan menjadi pijakan untuk kemudian membentuk suatu wadah para pengemudi. Tetapi pernyataan tegas tentang hak berserikat untuk para pengemudi tidak ditemukan dalam PM 12/2019. Oleh karena itu diperlukan peran lebih lanjut dari negara untuk memberikan hak berserikat yang semestinya diperoleh.

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, tergambar bahwa di perlukan pengaturan yang cukup untuk melindungi hak berserikat bagi para pengemudi transportasi daring sepeda motor. Oleh karena itu perlu untuk melakukan penelitian hukum dengan judul:

“PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP HAK UNTUK BERSERIKAT DARI PENGEMUDI TRANSPORTASI DARING SEPEDA MOTOR DALAM HUKUM KETENAGAKERJAAN DI INDONESIA”.

1.2. Rumusan Masalah

Pengemudi transportasi daring sepeda motor menjalankan kegiatan mereka dengan bantuan teknologi informasi yang di kelola oleh aplikator. Tetapi hubungan antara pengemudi dan aplikator bukanlah sebuah hubungan kerja yang melahirkan perlindungan dan pemberian hak-hak berdasarkan peraturan ketenagakerjaan Indonesia seperti yang di atur dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan dan Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2000 tentang Serikat Pekerja/Serikat Buruh. Namun karena konvensi internasional perihal ketenagakerjaan, yaitu Konvensi ILO Nomor 87 dan Nomor 98 tidak secara eksplisit, bahkan tidak membedakan antara pekerja dalam hubungan kerja dengan

pekerja di luar hubungan kerja, ada hak dari para pengemudi sebagai pekerja di luar hubungan kerja untuk berserikat.

Dengan berlandaskan pemaparan di atas, maka terdapat beberapa permasalahan yang akan dikaji untuk penelitian hukum berupa skripsi, yaitu:

1. Apakah unsur pembahasan dengan mitra kerja yang merupakan bagian dari kaidah tentang standar, operasi, dan prosedur sebagaimana diatur dalam Pasal 14 PM 12/2019 termasuk *Collective Bargaining*?
2. Apakah Pengemudi Transportasi Daring Sepeda Motor sebagai Pekerja Mandiri berdasarkan pengaturan kemitraan dalam Pasal 15 PM 12/2019 dapat dilindungi haknya untuk berserikat sebagaimana diatur dalam Konvensi ILO Nomor 87 dan Nomor 98?

1.3. Maksud, Tujuan, dan Manfaat Penelitian

Sebagaimana telah dinyatakan dalam rumusan masalah diatas, maksud dan tujuan dalam ini adalah untuk mengetahui dan menunjuk bagaimana seharusnya bentuk pengaturan yang sesuai mengenai hak berserikat bagi para pekerja mandiri berupa pengemudi transportasi daring sepeda motor.

Manfaat yang ingin diperoleh dari penelitian ini adalah:

1. Manfaat Akademis

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat, juga suatu pemberian pemikiran terhadap ilmu pengetahuan hukum di masa yang akan datang. Secara khusus mengenai hukum yang mengatur perihal hak berserikat bagi pengemudi transportasi daring sepeda motor.

2. Manfaat Praktis

Diharapkan hasil penelitian ini dapat menjadi referensi bagi pemerintah untuk melakukan pembenahan peraturan perundang-undangan agar bisa mendukung perlindungan hak berserikat bagi pengemudi transportasi daring sepeda motor.

3. Manfaat Pragmatis

Hasil penelitian ini sebagai salah satu kewajiban untuk menyelesaikan program strata satu Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan.

1.4. Metode Penelitian

Metode penelitian yang akan digunakan dalam penulisan hukum ini adalah penelitian hukum yuridis normatif. Penelitian hukum yuridis normatif ini diaplikasikan dengan cara menginventarisasi sumber hukum primer dan sekunder untuk mengetahui peraturan-peraturan apa saja yang berlaku dalam skema bisnis transportasi daring sepeda motor. Sumber hukum primer yang dimaksud adalah peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan hak berserikat bagi pekerja. Peraturan tingkat undang-undang adalah Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan dan Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2000 tentang Serikat Pekerja/Serikat Buruh. Bagian dari peraturan tersebut yang akan dikaji adalah pengaturan-pengaturan perihal status pekerja dan perlindungan hak berserikat.

Peraturan tingkat dibawah undang-undang adalah Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat. Bagian dari

peraturan ini yang akan dikaji adalah: (i) pengaturan perihal penggunaan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat, yang dipandang sebagai upaya pemerintah untuk mengatur transportasi daring sepeda motor; (ii) Perusahaan Aplikasi sebagai pengaturan terhadap perusahaan *P2P ridesharing*; dan (iii) perlunya pembahasan dengan mitra kerja perihal penetapan standar, operasional, dan prosedur terkait dengan sanksi pemberhentian sementara (*suspend*) dan pemutusan mitra. Selain itu penulis juga akan mengkaji Konvensi ILO Nomor 87 dan Nomor 98 sebagai instrumen hukum internasional yang melindungi hak pekerja untuk berserikat dan berunding bersama. Kedua konvensi itu akan dijadikan standar dalam menentukan apakah peraturan perundang-undangan Indonesia sudah mengadopsi secara utuh atau belum kedua hak pekerja itu.

Sumber hukum sekunder meliputi karya-karya tulis, baik dalam buku maupun artikel ilmiah yang membahas mengenai transportasi secara umum, transportasi daring, serta hak berserikat dan berunding bersama. Hal-hal diatas diharapkan dapat menjadi landasan teoretis untuk pengkajian lebih lanjut mengenai bagaimana seharusnya pengaturan perlindungan hak berserikat para pengemudi transportasi daring sepeda motor ditetapkan. Berdasarkan itu, kemudian akan dilakukan analisis apakah peraturan-peraturan yang ada saat ini telah melindungi hak untuk berserikat.

Analisis terkait dengan konsistensi materi muatan akan dilakukan dengan menguji apakah Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan dan Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2000 tentang Serikat Pekerja/Serikat Buruh telah sejalan atau belum dengan Konvensi ILO Nomor 87 dan Nomor 98 terkait

dengan perlindungan hak untuk berserikat bagi pekerja, terutama pekerja mandiri. Ini dilakukan karena Indonesia merupakan negara yang telah meratifikasi kedua konvensi tersebut, sehingga semestinya hukum positif Indonesia sejalan dengannya.

Lalu akan dilakukan analisis terkait dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat mengenai bagaimana materi muatannya melindungi atau tidak pekerja mandiri berupa pengemudi transportasi daring sepeda motor untuk berserikat dan berunding bersama. Ketentuan perihal kewajiban untuk melakukan pembahasan bersama dengan mitra akan dianalisis apakah termasuk perundingan bersama, dan bagaimana materi muatan peraturan menteri ini berkedudukan berdasarkan hierarki peraturan perundang-undangan dengan memperhatikan asas *lex specialis derogat legi generali*. Kemudian karena peraturan ini juga mengatur mengenai Perusahaan Aplikasi, maka penulis akan menjabarkan secara singkat skema bisnis transportasi daring dan profil singkat salah satu perusahaan tersebut, yaitu Go-Jek. Penulis memilih Go-Jek karena merupakan aplikator terbesar dan yang pertama beroperasi di Indonesia.

1.5. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan yang akan dirumuskan oleh penulis direncanakan terbagi atas 5 (lima) bab. Antara satu bab dengan bab lainnya merupakan satu kesatuan yang utuh dan berkaitan. Bab-bab tersebut adalah:

Bab 1 Berisi mengenai pendahuluan dengan meliputi latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penulisan, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

Bab 2 Membahas mengenai tinjauan perihal hubungan hukum dari pengemudi sebagai orang yang melakukan pekerjaan transportasi daring sepeda motor dengan aplikator.

Bab 3 Membahas mengenai tinjauan teoretis dari hak pekerja untuk berserikat dan berunding bersama, serta tinjauan yuridis mengenai peraturan perundang-undangan Indonesia yang mengatur tentang serikat pekerja dan perundingan bersama.

Bab 4 Menganalisa mengenai bagaimana hukum positif Indonesia mengatur hak untuk berserikat bagi pengemudi transportasi daring sepeda motor sebagai pekerja mandiri.

Bab 5 Memuat kesimpulan yang berisi jawaban atas pertanyaan-pertanyaan dalam rumusan masalah, dan saran-saran dengan maksud sebagai rekomendasi.

