

**PERLINDUNGAN HUKUM KESELAMATAN
BERKENDARA PENGEMUDI OJEK ONLINE
BERDASARKAN PERATURAN
PERUNDANG-UNDANGAN**

SKRIPSI

**Diajukan Untuk Memenuhi Sebagai Syarat-Syarat
Memperoleh Gelar Kesarjanaan Ilmu Hukum**

Oleh:

**Anugerah Surya Jati Bepal
B1A020417**



**KEMENTERIAN PENDIDIKAN, KEBUDAYAAN
RISET DAN TEKNOLOGI UNIVERSITAS
BENGKULU
FAKULTAS HUKUM
2025**

HALAMAN PENGESAHAN
PERLINDUNGAN HUKUM KESELAMATAN
BERKENDARA PENGEMUDI OJEK ONLINE
BERDASARKAN PERATURAN
PERUNDANG-UNDANGAN

SKRIPSI

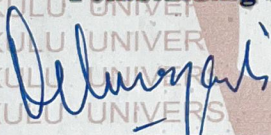
Diajukan Untuk Menempuh Ujian dan Memenuhi
Persyaratan Guna Mencapai
Sarjana Hukum

OLEH :

Anugerah Surya Jati Bepal
B1A020417

Telah Disetujui Oleh :

Pembimbing I


Deli waryenti S.H., M.Hum.
NIP. 196108231987022001

Pembimbing II

Atas Nama Pembimbing II Ketua
Bagian HAM / HAN


Prof. Dr. Iskandar, S.H., M.Hum
Arini Azka Muthia, S.H., M.H
NIP. 198908082019032025

Mengetahui,

Dekan Fakultas Hukum
Universitas Bengkulu


Dr. M. Yamani S.H., M.Hum
NIP.196503101992031005

HALAMAN PENGESAHAN TIM PENGUJI

**Skripsi Ini Dipertahankan Dalam Rangka Ujian Sarjana Hukum
Di Depan Komisi Penguji Fakultas Hukum
Universitas Bengkulu**

Dilaksanakan pada:

Hari/ Tanggal : Rabu, 21 Mei 2025
Pukul : 10.30-12.00 Wib
Tempat : Ruang John Locke (Ruang 1)
Nilai : B+

Ketua Penguji

Sekretaris Penguji

Ahmad Wali, S.H., M.H.
NIP. 197511152005011002

Wulandari, S.H., M.H.
NIP. 199001252019032024

Anggota Penguji I

Anggota Penguji II
Atas Nama Anggota Penguji II Ketua
Bagiari HAN / HTN

Deli warynti S.H., M.Hum.H
NIP. 196108231987022001

Prof. Dr. Iskandar, S.H., M.Hum
Arini Azka Muthia, S.H., M.H
NIP. 198908082019032025

Mengetahui,
Dekan Fakultas Hukum
Universitas Bengkulu

Dr. M. Yamani S.H., M.Hum
NIP. 196503101992031005

PERNYATAAN KEASLIAN PENELITIAN SKRIPSI

Dengan ini saya menyatakan bahwa:

1. Karya tulis adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik (sarjana, megister, dan/atau doktor), baik di Universitas Bengkulu maupun di perguruan tinggi lainnya;
2. Karya tulis ini murni gagasan, rumusan, dan hasil penelitian saya sendiri, yang disusun tanpa bantuan pihak lain kecuali dari arahan pembimbing;
3. Dalam karya tulis ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka;
4. Pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya dan apabila dikemudian hari dapat dibuktikan adanya kekeliruan dan ketidakberanian dalam pernyataan ini, maka saya bersedia untuk menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar akademik yang diperoleh dari karya tulis ini, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di Universitas Bengkulu.

Bengkulu, 21 Mei 2025
Yang Membuat Pernyataan



Anugeran Surya Jati Bepal
B1A020417

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

MOTTO:

**“usaha yang kamu jalani hari ini adalah hasil
kemudian hari yang kamu raih “**

PERSEMBAHAN UNTUK:

1. Kepada Allah SWT, Syukur Alhamdulillah yang telah memberikan kesehatan, sehingga senantiasa untuk dapat mengerjakan skripsi dengan sebaik mungkin.
2. Kepada cinta pertamaku dan panutanku Ayahanda Adi Surya Kurniawan dan pintu surgaku Ibunda Henny Kauri terima kasih sebesar-besarnya untuk besarnya do'a untuk segala harapan baik bagi penulis, memberikan semangat dan motivasi yang tiada henti untuk penulis dapat meraih gelar sarjana. Kupersembahkan gelar ini untuk kedua orang tua hebatku. Isanyallah setelah saya menyelesaikan Pendidikan S1 Hukum ini saya bisa membanggakan dan membahgiakan kalian atas pencapaian dan perbutan saya di masa yang akan datang.
3. Kepada saudari hebatku Afiyah Laisa Surya Tsabitha Terima kasih atas segala semangat dan doa yang selalu tercurah untuk penulis harapan besar kalian adalah hal yang menjadikan penulis selalu kuat hingga saat ini.
4. Kepada keluarga besar ku Dahlan Family. Terimakasih telah mendukung ku dalam perjalanan untuk meraih masa depan besar harapan kalian kepada saya untuk dapat meraih cita-cita sayangsetelah menyulesaikan pendidikan saya, insyaallah saya akan memebanggakan kalian.
5. Kepada teman-teman seluruh angkatan 2020 Fakultas Hukum Universitas Bengkulu.
6. Almamater tercintaku Fakultas Hukum Univeristas Bengkulu.
7. *Last but not least*, Kepada diri ku sendiri yang telah menyelesaikan skripsi ini terimakasih telah berjuang selama ini, banyak hal yang di lalui

dan memberikanmu pelajaran terimakasih sudah kuat untuk bertahan sejauh ini

8. Untuk seseorang yang pernah bersama saya, terimakasih untuk patah hati yang di berikan pada saat proses penyusunan penelitian skripsi dan telah menjadikan motivasi bagi saya untuk membuktikan bahwa saya akan menjadi pribadi yang lebih baik. Terimakasih atas semua hal baik yang pernah di lakukan. Terimakasih telah menjadi bagian yang sangat menyenangkan dan sangat menyakitkan dari proses pendewasaan saya. Meskipun tidak menemani hingga akhir trimakasih unutk semua yang di berikan semoga Allah melindunginya.

KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmanirrahim

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Puji syukur saya ucapkan atas kehadirat Allah SWT yang senantiasa memberikan limpahan Rahmat serta karunia kepada saya, sehingga saya dapat menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul **“Perlindungan Hukum Keselamatan Berkendara Pengemudi Ojek Online Berdasarkan Peraturan Perundang-Undangan”**

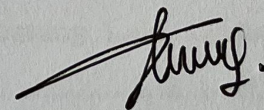
Skripsi ini ditujukan untuk melengkapi persyaratan guna memperoleh gelar Sarjana Hukum Universitas Bengkulu. Dalam penulisan skripsi ini, saya menyadari masih terdapat banyak kekurangan dan jauh dari kata sempurna, maka dari itu saya sangat menerima kritik serta saran yang bersifat membangun dari pembaca untuk menjadi evaluasi di kemudian hari.

Saya mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah bersedia terlibat meluangkan waktu, tenaga dan pikiran serta memberikan kritik serta memberikan saran. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini dengan segala kerendahan hati saya memberikan penghargaan dan mengucapkan besar terima kasih dengan setulusnya kepada:

1. Ibu Dr. Retno Agustina Ekaputri, S.E., M.Sc Rektor Universitas Bengkulu
2. Bapak Dr. M. Yamani S.H.,M.Hum Dekan Fakultas Hukum Universitas Bengkulu
3. Ibu Sonia Ivana Barus S.H.,M.H. Kepala Prodi Fakultas Hukum Universitas Bengkulu

4. Prof. Dr. Iskandar, S.H.,M.H Kepala Jurusan Bagian Hukum HTN/HAN
5. Pak Ahmad Wali Pembimbing Akademik yang telah banyak memberikan arahan serta semangat selama menjalani perkuliahan di Fakultas Hukum
6. Ibu Deli waryenti S.H, M.Hum. selaku Pembimbing Utama yang telah sabar di dalam membimbing dan memberikan arahan selama penyusunan skripsi
7. Ibu Arini Azka Muthia, S.H, M.H selaku Pembimbing Pedamping yang telah banyak memberikan saran dan kritikan serta menjaga semangat saya dalam penulisan skripsi
8. Bapak Ahmad Wali, S.H.,M.H, dan ibu Wulandari, S.H.,M.H selaku Pembahas skripsi yang sudah memberikan kritik dan saran yang membangun
9. Bapak dan Ibu dosen, staf tata usaha/karyawan Fakultas Hukum Universitas Bengkulu
10. Sahabat rekan seperjuangan angkatan 2020 yang telah banyak meluangkan waktu serta memberikan arahan dan untuk bertukar pikiran dalam penyusunan skripsi

Bengkulu, 21 Mei 2025



Anugerah Surya Jati Bepal
B1A020417

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
DAFTAR ISI	iii
ABSTRAK	v
ABSTRACT	vi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A Latar Belakang.....	1
B Identifikasi Masalah.....	6
C Tujuan dan Manfaat Penelitian	7
D Kerangka Pemikiran	7
E Keaslian Penelitian	14
F Metode Penelitian	17
1. Jenis Penelitian	17
2. Pendekatan Penelitian.....	18
3. Populasi dan Sampel.....	18
4. Data dan Sumber Data	19
5. Metode Pengumpulan Data.....	21
6. Metode Pengolahan Data	21
7. Metode Analisis Data	22
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	29
A Tinjauan umum Negara Hukum.....	24
B Perlindungan Hukum.....	27
C Tinjauan Umum Ojek Online.....	36
D Tinjauan Umum Asuransi Keselamatan Berkendara.	38
BAB III Bentuk Perlindungan Hukum Keselamatan Berkendara Pengemudi Ojek Online Berdasarkan Peraturan Perundang- Undangan	44
A. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Darat	45
B. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat	49

C. Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1965 Tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu-Lintas Jalan	57
---	----

BAB IV Impelmentasi Perlindungan Hukum Keselamatan Berkendara Pengemudi Ojek Online Di Kota Bengkulu 60

A. Implementasi Perlindungan Hukum Keselamatan Berkendara Di Kota Bengkulu Dan Kesesuaiannya Terhadap Undang- Undang Yang Berlaku	61
B. Implementasi Perlindungan Hukum Keselamatan Berkendara Pengemudi Ojek Online Di Kota Bengkulu berdasarkan Prespektif Kasus di lapangan	69
C. Implementasi Perlindungan Hukum Keselamatan Berkendara Pengemudi Ojek Online Di Kota Bengkulu Dari Prespektif Aspirasi Pengemudi Ojek Online	73

BAB V PENUTUP 78

A. Kesimpulan	78
B. Saran	79

DAFTAR PUSTAKA

ABSTRAK

Perkembangan teknologi dan digitalisasi telah mendorong munculnya sektor pekerjaan berbasis platform, seperti ojek online meskipun pemerintah telah mengatur keselamatan berkendara melalui Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Jalan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019. Namun tetap banyak pengemudi ojek online yang belum mengetahui hak mereka terkait perlindungan, baik dari penyedia layanan maupun pemerintah. Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah, bagaimana bentuk perlindungan hukum keselamatan berkendara pengemudi ojek online berdasarkan Peraturan Perundang-Undangan? dan bagaimana impelmentasi perlindungan hukum keselamatan berkendara pengemudi ojek online di Kota Bengkulu? Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum empiris atau penelitian hukum lapangan dengan cara wawancara. Dari penelitian yang dilakukan dapat disimpulkan: Perlindungan keselamatan pengemudi ojek online belum optimal karena ketidakseimbangan kemitraan dan peraturan yang belum komprehensif, perlindungan hukum yang dilakukan adalah dengan memposisikan para pengemudi ojek online sebagai pengguna jalan pada umumnya melalui asuransi jasa raharaja, dengan syarat pengemudi taat aturan berkendara dan membayarkan pajak STNK kendaraan miliknya secara tertib, Dengan ketidakpastian hukum perlindungan dari pihak penyedia layanan maka diperlukan pemerintah dalam membuat regulasi yang melindungi seluruh ojek online tanpa membedakan kebijakan aplikasi penyedia layanan ojek online.

Kata kunci: Perlindungan Hukum, Keselamatan Berkendara, Pengemudi Ojek Online, Peraturan Perundang-Undangan

ABSTRACT

The development of technology and digitalization has encouraged the emergence of platform-based employment sectors, such as online motorcycle taxis, even though the government has regulated driving safety through Law Number 22 of 2009 on Roads and Regulation of the Minister of Transportation Number 12 of 2019. However, many online motorcycle taxi drivers still do not know the rights related to protection, both from service providers and the government. The formulation of the problem in this study is, what is the form of legal protection for driving safety for online motorcycle taxi drivers based on the Laws and Regulations? and how is the implementation of legal protection for driving safety for online motorcycle taxi drivers in Bengkulu City? This study uses an empirical legal research method or field legal research by means of interviews. From the research conducted, it can be concluded: Protection for the safety of online motorcycle taxi drivers is not optimal due to the balance and regulations that are not yet comprehensive, the legal protection carried out is by positioning online motorcycle taxi drivers as road users in general through Jasa Raharaja insurance, on condition that drivers obey the rules and pay their vehicle registration tax regularly, With legal guarantees of protection from the service provider, the government is needed to create one that protects all online motorcycle taxis without an online motorcycle taxi service provider application policy.

Keywords: *Legal Protection, Driving Safety, Online Motorbike Taxi Drivers, Legislation*

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dalam beberapa tahun terakhir, perkembangan teknologi dan digitalisasi telah membawa perubahan signifikan dalam berbagai aspek kehidupan, termasuk dalam dunia ketenagakerjaan. Salah satu fenomena yang mencolok adalah munculnya sektor pekerjaan berbasis platform, seperti layanan ojek online, yang telah menjadi salah satu bentuk pekerjaan fleksibel yang semakin populer di Indonesia. Pertumbuhan pesat ini, meskipun memberikan kemudahan dan peluang ekonomi, juga memunculkan tantangan baru dalam pengaturan dan perlindungan hukum tenaga kerja.

Saat ini masyarakat sering menggunakan jasa transportasi terutama transportasi darat dalam kegiatan sehari-hari. Jenis transportasi darat yang sering digunakan salah satunya adalah ojek sepeda motor, di zaman modern ini penggunaan transportasi tersebut sudah menggunakan sistem online dalam bentuk aplikasi pada *smartphone*. Maka muncul beberapa merek ojek online dari perusahaan yaitu Gojek, Maxim dan Grab yang sama-sama memberikan pelayanan yang sama dengan harga yang bersaing¹

Dalam melaksanakan pekerjaannya, driver ojek online ini menggunakan sistem kemitraan. Pengertian dari kemitraan sendiri dalam ojek online adalah kegiatan yang dilakukan adalah kerjasama driver dengan pihak penyedia layanan dengan memperhatikan prinsip saling memerlukan dan

¹ Sinthiarahma Felyna Megawati, "Perlindungan Hukum Bagi Driver Ojek Online Terhadap Pembatalan Sepihak Oleh Konsumen Yang Tidak Beritikad Baik," Jurnal Hukum Adigma, Volume 3, Nomor 2, Desember 2020, hlm. 1310.

saling menguntungkan. Perjanjian kemitraan merupakan perjanjian baku yang isi klausul kontraknya sudah baku atau tidak bisa di ubah lagi oleh pihak kemitraan.²

Sistem kemitraan ojek online memiliki dampak positif dan negatif. Dampak positifnya adalah fleksibilitas kerja, pengemudi dapat menentukan sendiri jam kerjanya dan memperoleh penghasilan tambahan dengan mudah. Selain itu, sistem ini juga membuka peluang kerja bagi banyak orang tanpa persyaratan pendidikan tinggi. Di sisi lain, dampak negatifnya adalah kurangnya jaminan sosial dan perlindungan tenaga kerja yang jelas, seperti tunjangan kesehatan, asuransi, dan pensiun. Pengemudi juga berisiko terjebak dalam persaingan yang ketat dan ketidakpastian pendapatan akibat ketergantungan pada permintaan harian dan kebijakan aplikasi.

Dari sisi keselamatan, sepeda motor terbukti selama bertahun-tahun sebagai alat transportasi yang paling banyak terlibat dalam kecelakaan. Sepanjang periode Januari 2022 hingga 13 September 2022 lalu, dari laporan pihak Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia (Korlantas Polri), tercatat 94.617 kasus laka lantas di wilayah Republik Indonesia.³

Salah satu contoh kasusnya terjadi di Bengkulu belum lama ini Kecelakaan Ojek Online (Grab) di Bengkulu. Pada Minggu subuh, 30 Juni 2024, kecelakaan tragis terjadi di Jalan Ahmad Yani, Kelurahan Kebun

² Salim HS, *Perkembangan Hukum Kontrak Di Luar KUH Perdata (Buku I)*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2006, hlm. 178.

³ Kementerian perhubungan republik indonesia, Tekan Angka Kecelakaan Lalu Lintas, Kemenhub Ajak Masyarakat Beralih ke Transportasi Umum dan Utamakan Keselamatan Berkendara, <https://dephub.go.id/post/read/%E2%80%8Btekan-angka-kecelakaan-lalu-lintas,-kemenhub-ajak-masyarakat-beralih-ke-transportasi-umum-dan-utamakan-keselamatan-berkendara>, diakses 27 Oktober 2024

Keling, Kota Bengkulu, tepatnya di depan Kantor Bank Fadhillah. Kecelakaan tersebut melibatkan dua sepeda motor dan menewaskan seorang pedagang bernama Rohayati (41), warga Kelurahan Rawa Makmur, Kota Bengkulu. Rohayati, yang dibonceng oleh seorang pengemudi ojek online, mengalami luka berat dengan patah tangan dan kaki sebelum akhirnya meninggal dunia di RS Bhayangkara, sedangkan pengemudi ojek online mengalami luka serius,⁴ yang mana baik penumpang ataupun pengemudi ojek online tersebut tidak mendapatkan santunan ataupun asuransi dari pihak penyedia layanan.

Selain itu terdapat kasus lainnya yang di alami oleh pengemudi ojek online, Pada sabtu 11 Maret 2024, sebuah insiden kecelakaan terjadi di wilayah Provinsi Bengkulu yang melibatkan seorang pengemudi Maxim bernama Rio Santotoso (24) dan penumpangnya bernama Haris Dermawan (18). Kecelakaan bermula saat keduanya sedang dalam perjalanan menuju titik antar, namun sesaat sebelum tiba di lokasi, kendaraan mereka ditabrak oleh sebuah mobil yang melaju dengan kecepatan tinggi. Akibat tabrakan tersebut, Rio Santotoso mengalami dislokasi pada bagian pinggul hingga tak sadarkan diri, sementara Haris Dermawan mengalami dislokasi pada bagian kaki. Menanggapi kejadian itu, Perkumpulan Keluarga Ojek Online Kota Bengkulu melalui pihak Maxim Bengkulu memberikan santunan kepada para korban, yakni sebesar Rp 6.269.400 untuk Rio Santotoso dan Rp 7.325.700 untuk Haris Dermawan. Head of Subdivision Maxim Bengkulu, RM Astra

⁴ RBTVCamkoha.com, Penumpang Ojol Tewas, Tabrakan di Pertigaan Mapolresta Bengkulu, <https://rbtv.disway.id/read/56387/penumpang-ojol-tewas-tabrakan-di-pertigaan-mapolresta-bengkulu>, diakses pada 3 Oktober 2024

Purbaya, menyampaikan harapan agar kedua korban dapat segera pulih serta mengingatkan bahwa santunan diberikan selama insiden tidak disebabkan oleh kelalaian pengemudi Maxim.⁵

Dengan ketidakjelasan regulasi mengenai perlindungan keselamatan kerja terhadap driver ojek online, sehingga hanya sebagian penyedia layanan yang memberikan santunan pada pengemudi ojek online yang mengalami kecelakaan, menimbulkan ketidak pastian hukum bagi pengemudi ojek online. Berbeda dengan angkutan umum jenis lainnya seperti, pengemudi Taxi Blue Bird, ataupun Bus Trans Jakarta. Hal ini disebabkan karena taxi Blue Bird sudah di anggap sebagai tenaga kerja sehingga perusahaan wajib mendaftarkan semua tenaga kerjanya di BPJS ketenagakerjaan sesuai ketentuan hukum ketenagakerjaan. Selain itu kendaraan oprasional yang digunakan merupakan milik perusahaan dan bukan milik pribadi sehingga perusahaan sudah mengcover dengan asuransi untuk hal-hal yang tidak di inginkan terjadi.⁶

Pemerintah Indonesia melalui Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur prinsip-prinsip keselamatan berlalu lintas untuk semua pengguna jalan (yang selanjutnya di sebut dengan UU lalu lintas). Namun, regulasi ini memerlukan pendukung tambahan yang spesifik pada keselamatan pengemudi ojek online. Untuk itu, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan

⁵ Bengkuluinteraktif.com, <https://www.bengkuluinteraktif.com/pengemudi-dan-pengguna-maxim-di-bengkulu-terima-santunan-kecelakaan-dari-Maxim>, di akses pada 21 April 2025

⁶ Hanifah Sartika Putri, "Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan dan Keamanan Pengemudi Ojek Online untuk Kepentingan Masyarakat," *Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia*, Volume 1, Nomor 3, 2019, hlm. 394

Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat (selanjutnya di sebut Permenhub Perlindungan keselamatan berkendara) diterbitkan sebagai dasar hukum dalam memastikan keselamatan pengemudi ojek online. Peraturan ini mewajibkan pengemudi ojek online mematuhi ketentuan standar keselamatan seperti penggunaan helm Standar Nasional Indonesia (SNI), jaket dengan bahan reflektif, sepatu, dan perangkat keselamatan lainnya. Selain itu, terdapat pengaturan penggunaan perangkat GPS demi mencegah gangguan saat berkendara.

Berdasarkan Pasal 203 UU Lalu lintas dalam Ayat 1 dan 2 menyatakan mengenai pertanggung jawaban pemerintah terhadap pengguna jalan, yang berikut;

- (1) Pemerintah bertanggung jawab atas keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.
- (2) Dalam rangka melaksanakan tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pemerintah melakukan upaya untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, yang meliputi:
 - a. penetapan standar keselamatan kendaraan bermotor,
 - b. pembangunan fasilitas keselamatan,
 - c. manajemen dan rekayasa lalu lintas,
 - d. penyediaan sistem informasi keselamatan lalu lintas, dan
 - e. pendidikan dan pelatihan keselamatan lalu lintas.

Selain itu berdasarkan, Pasal 4 Permenhub Perlindungan keselamatan berkendara, yang menyatakan mengenai standarisasi dari pengemudi ojek online yang dilindungi secara hukum sebagai berikut;

Pengemudi wajib menggunakan atribut keselamatan seperti helm SNI, jaket yang memantulkan cahaya, celana panjang, sepatu, dan sarung tangan.

Sejalan dengan itu berdasarkan, Pasal 16 ayat (3) Permenhub Perlindungan keselamatan berkendara, yang menyatakan masalah perlindungan hukum bagi pengemudi ojek online yang mengalami kecelakaan saat berkendara sebagai berikut;

Pelindungan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b diberikan terhadap Pengemudi Sepeda Motor untuk kepentingan masyarakat yang dilakukan dengan aplikasi berupa; kepastian mendapatkan perlindungan jaminan sosial ketenagakerjaan dan jaminan sosial kesehatan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Meskipun, dengan adanya pengaturan mengenai keselamatan berkendara bagi ojek online, akan tetapi banyak para pengemudi yang belum mengetahui bahwa mereka memiliki hak untuk memperoleh perlindungan hukum dari pemerintah, serta belum mengetahui bagaimana cara untuk melakukan klaim dari asuransi yang di sediakan pemerintah.

Berdasarkan latar belakang diatas peneliti tertarik meneliti lebih lanjut dikarenakan, meskipun ojek online telah menjadi bagian dari sistem transportasi dan ekonomi digital, regulasi yang ada belum sepenuhnya memberikan perlindungan hukum terhadap pengemudi ojek online dalam upaya menjaga keselamatan berkendara, baik dari pihak penyedia layanan maupun pemerintah. Dalam hal ini Peneliti tertarik untuk meneliti dengan formulasi judul: **"Perlindungan Hukum Keselamatan Berkendara Pengemudi Ojek Online Berdasarkan Peraturan Perundang-Undangan"**

C. Rumusan Masalah

1. Bagaimana bentuk perlindungan hukum keselamatan berkendara pengemudi ojek online berdasarkan Peraturan Perundang-Undangan?

2. Bagaimana impelmentasi perlindungan hukum keselamatan berkendara pengemudi ojek online di Kota Bengkulu?

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka penelitian ini bertujuan :

1. Untuk menganalisis bentuk perlindungan hukum keselamatan berkendara pengemudi ojek online berdasarkan Peraturan Perundang-Undangan
2. Untuk menganalisis pelaksanaan perlindungan hukum keselamatan berkendara pengemudi ojek online di Kota Bengkulu.

E. Kerangka Pemikiran

1. Teori Negara Hukum

Aristoteles, merumuskan Negara hukum adalah Negara yang berdiri di atas hukum yang menjamin keadilan kepada warga negaranya. Keadilan tersebut memiliki arti bahwa setiap tindak tanduk Negara serta penguasa baik dalam rangka melakukan fungsi-fungsi kenegaraan ataupun menciptakan produk-produk hukum haruslah selalu memperhatikan kondisi masyarakat sekitar serta tidak boleh melenceng dari dimensi keadilan itu sendiri.

Arti negara hukum itu sendiri pada hakikatnya berakar dari konsep dan teori kedaulatan hukum yang pada prinsipnya menyatakan bahwa kekuasaan tertinggi didalam suatu negara adalah hukum, oleh sebab itu seluruh alat perlengkapan negara apapun namanya termasuk warga negara

harus tunduk dan patuh serta menjunjung tinggi hukum tanpa terkecuali.⁷

Indonesia sebagai Negara yang lahir pada era modern, tentu tidak lepas dari pengaruh model-model Negara hukum yang telah ada sebelumnya. Namun, Maria Farida berpendapat bahwa prinsip Negara hukum Indonesia adalah Negara pengurus (*Verzorgingsstaat*).⁸

Sebagaimana diamanatkan oleh UUD 1945, yaitu dalam penjelasan umum yang menyatakan bahwa; Negara Indonesia ialah Negara yang berdasar atas hukum (*rechtsstaat*) dan tidak berdasarkan kekuasaan (*machtstaat*). Dalam Pasal 1 ayat (3) UUD 1945 mengatur bahwa Negara Indonesia adalah Negara hukum.⁹

Negara Hukum *rechstaat* biasa dilawankan dengan Negara kekuasaan (Konsep Negara hukum dapat diartikan bahwa Negara yang mempunyai tujuan penyelenggaraan ketertiban hukum. Keberadaan Negara hukum supaya masyarakat tertib dan sesuai dengan hukum yang berlaku. Adapun definisi Negara hukum menurut beberapa ahli ketatanegaraan lainnya adalah sebagai berikut: Negara hukum merupakan Negara yang berdiri di atas hukum yang menjamin keadilan kepada warga Negaranya.¹⁰

Pemikiran tentang konsep Negara hukum telah lama dikembangkan oleh ahli filsafat dari zaman Yunani kuno, seperti: Plato (429-374 SM) dan

⁷ Hestu Cipto Handayono, *Hukum Tata Negara Indonesia Menuju Konsolidasi Sistem Demokrasi*, Universitas Atma Jaya, Jakarta, 2009, hlm, 17

⁸ Maria Farida Indrati, *Ilmu Perundang-undangan (Dasar-Dasar dan Pembentukannya)* Edisi Revisi, Kansius, Jakarta, 2008. hlm. 1

⁹ Teguh Prasetyo, *Membangun Hukum Berdasarkan Pancasila*, Rajawali Pers, Bandung, 2014, hlm. 1

¹⁰ Encik Muhammad Fauzan, *Hukum Tata Negara Indonesia*, Setara Press, Malang, 2017, hlm. 60.

Aristoteles (384-322 SM). Pendapat Aristoteles memberikan pemahaman bahwa Negara harus berdiri di atas hukum yang akan dapat menjamin keadilan bagi warga Negara.¹¹

Keberadaan Negara hukum menjaga agar masyarakat tertib dan berjalan sesuai dengan hukum yang berlaku. Sedangkan negara kekuasaan bertujuan untuk memelihara dan mempertahankan kekuasaan semata-mata. Soepomo memberikan penafsiran negara hukum sebagai negara yang akan tunduk pada hukum, peraturan-peraturan hukum berlaku pula bagi segala badan dan alat alat perlengkapan negara atau adanya jaminan tertib hukum dalam masyarakat untuk memberikan perlindungan hukum masyarakat, dimana hukum dan kekuasaan ada hubungan timbal balik.¹²

Di negara Indonesia, konsep negara hukum yang digunakan memiliki perbedaan dengan konsep negara hukum *rechtstaats* dan konsep negara hukum the rule of law. Perbedaan tersebut dapat dilihat berdasarkan pendapat dari Muhammad Tahir Azhari berikut ini: Menurut Muhammad Tahir Azhari unsur-unsur pokok negara hukum Republik Indonesia, adalah : a) Pancasila, b) Majelis Permusyawaratan Rakyat, c) Sistem Konstitusi, d) Persamaan, e) Peradilan Bebas.¹³

Indonesia sendiri menggunakan konsep negara hukum kesejahteraan menjadi landasan kedudukan dan fungsi pemerintah dalam negara-negara

¹¹ Mutia Rahmi, *Pemikiran Tentang Negara Hukum*, Universitas Ekasakti Padang, Sumatera Utara, 2018 hlm. 1

¹² Encik Muhammad Fauzan, *loc cit*, hlm. 61

¹³ M. Tahir Azhari, *Negara Hukum : Suatu Studi tentang Prinsip-prinsip Dilihat Dari Segi Hukum Islam, Implementasinya Pada Periode Negara Madinah dan Masa Kini*, Bulan Bintang, Jakarta, 2005, hlm 83

modern. Negara kesejahteraan merupakan antitesis dari konsep negara hukum formal, yang didasari oleh pemikiran untuk melakukan pengawasan yang ketat terhadap penyelenggara kekuasaan negara.¹⁴

Dalam teori negara hukum, negara memiliki kewajiban untuk menjamin perlindungan hukum dan keselamatan bagi setiap warga negaranya, termasuk pengemudi ojek online. Negara hukum mengedepankan supremasi hukum, di mana regulasi yang jelas terkait keselamatan kerja menjadi penting untuk melindungi pengemudi dari risiko kecelakaan atau kondisi kerja yang tidak aman. Oleh karena itu, penerapan standar keselamatan kerja dan jaminan asuransi bagi pengemudi ojek online adalah bentuk tanggung jawab negara dalam melindungi hak-hak pekerja dan menciptakan kondisi kerja yang aman, sejalan dengan prinsip negara hukum yang melindungi kesejahteraan masyarakat.

2. Teori Kepastian Hukum

Kepastian adalah perihal (keadaan) yang pasti, ketentuan atau ketetapan. Hukum secara hakiki harus pasti dan adil. Pasti sebagai pedoman kelakuan dan adil karena pedoman kelakuan itu harus menunjang suatu tatanan yang dinilai wajar. Hanya karena bersifat adil dan dilaksanakan dengan pasti hukum dapat menjalankan fungsinya.

¹⁴ Ridwan Tjandra, *Hukum Sarana Pemerintahan*, Cahaya Atma Pustaka, Jakarta, 2014, hlm, 1

Kepastian hukum merupakan pertanyaan yang hanya bisa dijawab secara normatif, bukan sosiologi.¹⁵

Menurut Kelsen, hukum adalah sebuah sistem norma. Norma adalah pernyataan yang menekankan aspek “seharusnya” atau *das sollen*, dengan menyertakan beberapa peraturan tentang apa yang harus dilakukan. Norma-norma adalah produk dan aksi manusia yang deliberatif. Undang-Undang yang berisi aturan-aturan yang bersifat umum menjadi pedoman bagi individu bertingkah laku dalam bermasyarakat, baik dalam hubungan dengan sesama individu maupun dalam hubungannya dengan masyarakat. Aturan-aturan itu menjadi batasan bagi masyarakat dalam membebani atau melakukan tindakan terhadap individu. Adanya aturan itu dan pelaksanaan aturan tersebut menimbulkan kepastian hukum.¹⁶

Kepastian hukum secara normatif adalah ketika suatu peraturan dibuat dan diundangkan secara pasti karena mengatur secara jelas dan logis. Jelas dalam artian tidak menimbulkan keragu-raguan (*multi tafsir*) dan logis. Jelas dalam artian ia menjadi suatu sistem norma dengan norma lain sehingga tidak berbenturan atau menimbulkan konflik norma. Kepastian hukum menunjuk kepada pemberlakuan hukum yang jelas, tetap, konsisten dan konsekuen yang pelaksanaannya tidak dapat dipengaruhi oleh keadaan-keadaan yang sifatnya subjektif. Kepastian dan keadilan bukanlah sekedar tuntutan moral, melainkan secara *factual* mencirikan hukum.

¹⁵ Dominikus Rato, *Filsafat Hukum Mencari: Memahami dan Memahami Hukum*, Laksbang Pressindo, Yogyakarta, 2010, hlm.59

¹⁶ Peter Mahmud Marzuki, *Pengantar Ilmu Hukum*, Kencana, Jakarta, 2008, hlm.158.

Suatu hukum yang tidak pasti dan tidak mau adil bukan sekedar hukum yang buruk.¹⁷

Kepastian hukum merupakan jaminan mengenai hukum yang berisi keadilan. Norma-norma yang memajukan keadilan harus sungguh-sungguh berfungsi sebagai peraturan yang ditaati. Menurut Gustav Radbruch keadilan dan kepastian hukum merupakan bagian-bagian yang tetap dari hukum. Beliau berpendapat bahwa keadilan dan kepastian hukum harus diperhatikan, kepastian hukum harus dijaga demi keamanan dan ketertiban suatu negara. Akhirnya hukum positif harus selalu ditaati. Berdasarkan teori kepastian hukum dan nilai yang ingin dicapai yaitu nilai keadilan dan kebahagiaan.¹⁸

Pada dasarnya teori kepastian hukum menekankan pada adanya aturan yang jelas, konsisten, dan dapat ditegakkan, sehingga memberikan rasa aman bagi setiap individu dalam bertindak. Dalam konteks keselamatan kerja pengemudi ojek online, kepastian hukum berarti harus ada regulasi yang jelas mengenai standar keselamatan kerja, perlindungan asuransi, dan hak-hak pengemudi. Aturan tersebut harus diterapkan secara konsisten oleh perusahaan ojek online dan diawasi oleh pemerintah, agar pengemudi memiliki jaminan perlindungan atas keselamatan mereka saat bekerja. Dengan adanya kepastian hukum, pengemudi dapat bekerja dengan lebih tenang dan merasa dilindungi secara hukum.

¹⁷ Cst Kansil, dkk, *Kamus Istilah Hukum*, Jakarta, 2009, Hlm. 385.

¹⁸ Achmad Ali, *Menguak Tabir Hukum (Suatu Kajian Filosofis dan Sosiologis)*, Penerbit Toko Gunung Agung, Jakarta, 2002, hlm. 95

3. Teori Perlindungan Hukum

Menurut Soedjono Dirdjosisworo bahwa pengertian hukum dapat dilihat dari delapan arti, yaitu hukum dalam arti penguasa, hukum dalam arti parapetugas, hukum dalam arti sikap tindakan, hukum dalam arti sistem kaidah, hukum dalam arti jalinan nilai, hukum dalam arti tata hukum, hukum dalam arti ilmu hukum, hukum dalam arti disiplin hukum. Berbagai definisi yang telah di kemukakan dan di tulis oleh para ahli hukum, yang pada dasarnya memberikan suatu batasan yang hampir bersamaan, yaitu bahwa hukum itu memuat peraturan tingkah laku manusia.¹⁹

Dalam kamus besar Bahasa Indonesia Perlindungan berasal dari kata lindung yang memiliki arti mengayomi, mencegah, mempertahankan, dan membentengi. Sedangkan Perlindungan berarti konservasi, pemeliharaan, penjagaan, asilun, dan bunker. Secara umum, perlindungan berarti mengayomi sesuatu dari hal-hal yang berbahaya, sesuatu itu bisa saja berupa kepentingan maupun benda atau barang. Selain itu perlindungan juga mengandung makna pengayoman yang diberikan oleh seseorang terhadap orang yang lebih lemah. Dengan demikian, perlindungan hukum dapat diartikan Perlindungan oleh hukum atau perlindungan dengan menggunakan pranata dan sarana hukum.

¹⁹ Syamsul Arifin, Pengantar Hukum Indonesia, Medan:Medan area University Press, 2012,hlm 5-6

Namun dalam hukum Pengertian perlindungan hukum adalah Segala daya upaya yang dilakukan secara sadar oleh setiap orang maupun lembaga pemerintah, swasta yang bertujuan mengusahakan pengamanan, penguasaan dan pemenuhan kesejahteraan hidup sesuai dengan hak - hak asasi yang ada sebagaimana diatur dalam Undang-undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia.²⁰

Pada dasarnya perlindungan hukum tidak membedakan terhadap kaum pria maupun wanita. Indonesia sebagai negara hukum berdasarkan Pancasila haruslah memberikan perlindungan hukum terhadap warga masyarakatnya karena itu perlindungan hukum tersebut akan melahirkan pengakuan dan perlindungan hak asasi manusia dalam wujudnya sebagai makhluk individu dan makhluk sosial dalam wadah negara kesatuan yang menjunjung tinggi semangat kekeluargaan demi mencapai kesejahteraan bersama.

F. Keaslian Penelitian

Berikut ini beberapa penelitian ditinjau oleh umum yang telah ada mengenai pembahasan penelitian ini .

²⁰ Tesis hukum. com, pengertian perlindungan hukum, <http://tesishukum.com/pengertian-perindungan-hukum/> di akses pada 20 November 2024

Table Nomor.1.1**Keaslian penelitian**

No	NAMA	JUDUL	RUMUSAN MASALAH
1.	Jodhy Pratama, Fakultas Hukum, Universitas Mataram, 2019	PERLINDUNGAN HUKUM DRIVER OJEK ONLINE TERHADAP KEBIJAKAN SEPIHAK PT. GOJEK INDONESIA	1. Bagaimana Hubungan Hukum Antara Driver Ojek Online Dengan PT. Gojek Indonesi ? Cabang Lombok. 2. Bagaimana Bentuk Hubungan Hukum Driver dengan PT. Gojek Yang Di Atur Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata ?
2.	M. Kharis Mawanda, Fakultas Hukum, Universitas Jember, 2018	PERLINDUNGAN HUKUM MITRA/DRIVER OJEK ONLINE MENURUT PERATURAN PERUNDANG- UNDANGAN DI INDONESIA	1. Bagaimana pengaturan ojek online dalam peraturan perundang-undangan di Indonesia? 2. Apakah perjanjian kemitraan antara Mitra/driver ojek online dengan Go-Jek telah memberikan perlindungan hukum bagi Mitra/ driver ojek online? 3. Bagaimana upaya hukum dalam memberikan perlindungan hukum terhadap Mitra/driver ojek online apabila terjadi perselisihan dalam pelaksanaan perjanjian kemitraan?
3.	Azhari Hasan, Fakultas Hukum, Universitas Islam	TINJAUAN YURIDIS PERLINDUNGAN HUKUM OJEK ONLINE	1. Bagaimanakah Perlindungan hukum terhadap Ojek

	Negeri Sultan Syarif Kasim, Riau, 2020	BERDASARKAN PERMENHUB NOMOR 12 TAHUN 2019 TENTANG PERLINDUNGAN KESELAMATAN PENGUNAAN SEPEDA MOTOR YANG DI GUNAKAN UNTUK KEPENTINGAN MASYARAKAT DI KAITKAN DENGAN UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN	Online berdasarkan Permenhub Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Penggunaan Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat Dikaitkan Dengan Undang-Undang Nomor 22 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan? 2. Bagaimana Tanggung Jawab Ojek Online Terhadap Penggunaan Sepeda Motor Sebagai Angkutan Umum?
--	--	---	---

Dalam penelitian yang dilakukan oleh Jodhy Pratama, yang berjudul “Perlindungan Hukum Driver Ojek Online Terhadap Kebijakan Sepihak PT. Gojek Indonesia” Terdapat perbedaan sebab dalam penelitian sebelumnya lebih berfokus pada, bagaimana perlindungan driver dalam Kebijakan Sepihak PT. Gojek Indonesia, sedangkan pada penelitian ini berfokus pada keselamatan driver saat melakukan pengantaran penumpang apabila terjadi kecelakaan saat berkendara.

Dalam penelitian yang dilakukan oleh M. Kharis Mawanda yang berjudul “Perlindungan Hukum Mitra/Driver Ojek Online Menurut Peraturan Perundang-Undangan Di Indonesia.” Pada penelitian sebelumnya berfokus pada, bagaimana perlindungan hukum yang di atur dalam kontrak perjanjian mitra ojek online,

sedangkan dalam penelitian ini lebih mengkaji mengenai regulasi dari pemerintah dalam mengatur perlindungan terhadap driver ojek online. Sehingga dapat disimpulkan bahwa penelitian ini merupakan penelitian yang berbeda dengan ke dua penelitian sebelumnya.

Dalam penelitian yang dilakukan oleh Azhari Hasan, yang berjudul” Tinjauan Yuridis Perlindungan Hukum Ojek Online Berdasarkan Permenhub Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Penggunaan Sepeda Motor Yang Di Gunakan Untuk Kepentingan Masyarakat Di Kaitkan Dengan Undang-Undang Nomor 22 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.” Pada penelitian sebelumnya berfokus pada, perlindungan hukum ojek online yang mengkaji bagaimana pengaturan hukumnya sedangkan dalam penelitian ini lebih mengkaji mengenai pelaksanaan perlindungan pengemudi ojek online di kota Bengkulu. Sehingga dapat disimpulkan bahwa penelitian ini merupakan penelitian yang berbeda dengan ke tiga penelitian sebelumnya.

G. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Penelitian hukum adalah suatu proses untuk menemukan aturan hukum, maupun doktrin hukum untuk menjaab isu hukum yang dihadapi²¹. Jenis penelitian ini masuk ke dalam jenis penelitian yang bersifat empiris, jenis penelitian ini terdiri dari: penelitian terhadap identifikasi hukum (tidak tertulis), dan penelitian terhadap efektivitas

²¹ Jonaedi Efendi dan Jhonny Ibrahim, *Metode Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, Pramedia Group, Depok, 2018, hlm. 16

hukum. Dalam jenis penelitian hukum empiris, maka yang diteliti pada awalnya adalah data sekunder, untuk kemudian dilanjutkan dengan penelitian terhadap data primer di lapangan, atau terhadap masyarakat²². Sehingga dari penelitian tersebut dapat memberikan solusi khususnya yang terkait dengan Perlindungan Hukum Keselamatan Berkendara Pengemudi Ojek Online Berdasarkan Peraturan Perundang-Undangan.

2. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan Pendekatan empiris (*socio legal approach*), di mana dalam pendekatan analisis data dilakukan secara yuridis kualitatif, yaitu mengidentifikasi, melihat bagaimana cara pandang masyarakat dalam memahami dan menerapkan hukum dalam kehidupan masyarakat. Sehingga dengan menggunakan pendekatan ini akan mendeskripsikan penjelasan mengenai permasalahan terkait dengan Perlindungan Hukum Keselamatan Berkendara Pengemudi Ojek Online Berdasarkan Peraturan Perundang-Undangan..

1. Populasi dan Sampel

a. Populasi

Populasi merupakan keseluruhan atau himpunan obyek penelitian dengan ciri yang sama. Populasi dapat berupa seluruh individu, seluruh gejala atau seluruh kejadian termasuk waktu, tempat, gejala-gejala, pola sikap, tingkah laku dan sebagainya yang mempunyai ciri atau karakter

²² Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Universitas Indonesia (UI-Press), Jakarta, 1986, hlm. 51-52

yang sama dan merupakan unit satuan yang diteliti²³. Dalam penelitian ini, penulis memilih populasi yang meliputi pihak yang terkait dengan Perlindungan Hukum Keselamatan Berkendara Pengemudi Ojek Online Berdasarkan Peraturan Perundang-Undangan. Adapun populasi yang akan di teliti pada penelitian ini meliputi:

- 1) Seluruh Keluarga korban kecelakaan yang melibatkan ojek online
- 2) Seluruh Pengemudi ojek online yang mengalami kecelakaan
- 3) Seluruh keluarga pengemudi ojek online yang meninggal saat bekerja.
- 4) Seluruh Perwakilan dari Perkumpulan Keluarga Ojek Online kota Bengkulu
- 5) Seluruh pengemudi Ojek Online kota Bengkulu

b. Sampel

Dari populasi diatas, untuk menentukan atau mengambil sampel (*sampling*) dilakukan dengan menggunakan teknik *Purposive Sampling* atau penarikan sampel bertujuan, dilakukan dengan cara mengambil subyek didasarkan pada tujuan tertentu yang artinya sampel tidak dipilih secara acak karena tiap individu dalam populasi tidak mempunyai kesempatan dan probabilitas yang sama untuk menjadi

²³ Bahder Johan Nasution, *Metode Penelitian Hukum*, CV. Mandar Maju, Bandung 2008, Hlm. 145

sampel.²⁴

Secara umum teknik ini dipilih karena alasan keterbatasan waktu, tenaga dan biaya, sehingga tidak dapat mengambil sampel yang besar jumlahnya dan jauh letaknya. Dalam menentukan sampel sebagai responden dalam penelitian ini, sampel ditentukan terlebih dahulu berdasarkan pertimbangan kemampuan responden dengan mempertimbangkan kecakapan dan kedudukan yang dapat mewakili populasi penelitian. Berdasarkan kriteria tersebut, maka yang menjadi sampel dalam penelitian ini yakni :

- 1) 1 orang keluarga korban kecelakaan yang melibatkan ojek online.
- 2) 1 orang Pengemudi ojek online yang mengalami kecelakaan
- 3) 1 orang keluarga pengemudi ojek online yang meninggal saat bekerja.
- 4) 1 orang Perwakilan Perkumpulan Keluarga Ojek Online kota Bengkulu
- 5) 2 orang pengemudi Ojek Online kota Bengkulu

2. Data dan Sumber Data

Dalam penelitian ini terdapat dua jenis data yang digunakan, yaitu:

a. Primer

Data primer adalah data yang bersumber dari penelitian lapangan

²⁴ Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, Alfabeta, Bandung, 2018, hlm. 91.

yaitu data yang diperoleh secara langsung dari sumber pertama dilapangan baik dari responden maupun informan. Data primer dari penelitian ini merupakan fakta-fakta dilapangan yang dihimpun melalui pengamatan dan wawancara yang dapat dikumpulkan menjadi suatu bahan kajian dan diolah serta dianalisis menjadi suatu rumusan yang mengarah kepada kesimpulan serta menghasilkan formulasi solusi dan saran yang dirasa akan bermanfaat kepada banyak pihak-pihak terkait.

b. Sekunder

Data sekunder adalah jenis data yang bersumber dari penelitian kepustakaan, yaitu data yang diperoleh secara tidak langsung dari sumber pertamanya, melainkan bersumber dari data-data yang sudah terdokumentasikan dalam bentuk bahan hukum dan non hukum yang terdiri dari : Buku, Jurnal, Makalah dan Peraturan Perundang-undangan.

5. Metode Pengumpulan Data

Pengumpulaln data dalam penelitian ini dilakukan dengan beberapa metode antara lain sebagai berikut:

1. Studi Dokumen

Merupakan metode pengumpulan data yang dilakukan pada awal setiap penelitian hukum, studi dokumen dilakukan terhadap bahan-bahan hukum yang relevan dengan permasalahan penelitian.

2. Observasi/Pengamatan

Dalam penelitian ini penulis melakukan observasi secara langsung, yaitu metode pengumpulan data dengan mengadakan pengamatan langsung atau tanpa alat terhadap gejala-gejala subyek yang diteliti.

3. Wawancara

Merupakan metode pengumpulan data untuk mendapatkan informasi secara verbal. Teknik yang dilakukan dengan cara mengajukan pertanyaan kepada informan atau responden untuk mendapat jawaban yang sesuai dengan kebutuhan permasalahan yang diteliti. Penulis menggunakan tipe wawancara yang terarah artinya yaitu hanya terbatas pada lingkup objek penelitian. Pihak-pihak yang akan diwawancara meliputi semua sampel yang berkaitan dengan Perlindungan Hukum Keselamatan Berkendara Pengemudi Ojek Online Berdasarkan Peraturan Perundang-Undangan.

6. Metode Pengolahan Data

Pengolahan bahan hukum ialah mengelola bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder yang telah terkumpul yang kemudian dilakukan pemeriksaan, penandaan, rekonstruksi dan sistematis data sehingga data siap dilanjutkan pada tahap selanjutnya. Pemeriksaan data (*editing*) yaitu membenaran apakah data yang terkumpul melalui studi pustaka, dokumen, wawancara, observasi, dan kuisioner sudah dinggap lengkap relevan, jelas, tidak berlebihan dan tanpa kesalahan.

7. Metode Analisis Data

Dalam penelitian hukum empiris ini pengelolaan data dan analisis data dilakukan dengan cara yuridis kualitatif. Metode analisis data yuridis kualitatif dilakukan dengan mengumpulkan data deskriptif berupa kata atau lisan dari sampel-sampel yang dipilih kemudian di analisis berdasarkan norma-norma hukum yang berlaku. Analisis data (*analyzing*) adalah proses menguraikan data dalam bentuk kualitatif penulis menguraikan data dalam bentuk kalimat yang baik dan benar, sehingga mudah dibaca dan diberi arti. Sehingga hasil analisis data memudahkan pengambilan kesimpulan baik secara induktif atau deduktif.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan umum Negara Hukum

Menurut W. Friedman mengungkapkan dasar-dasar esensial dari teori hukum menurut Hans Kelsen, yaitu:

1. Tujuan teori hukum, seperti setiap ilmu pengetahuan adalah untuk mengurangi kekacauan dan kemajemukan menjadi kesatuan.
2. Teori hukum adalah ilmu pengetahuan mengenai hukum yang berlaku, bukan mengenai hukum yang sebenarnya.
3. Hukum adalah ilmu pengetahuan normatif, bukan ilmu alam.
4. Teori hukum sebagai teori norma-norma tidak ada hubungannya dengan daya kerja norma-norma hukum.
5. Teori hukum adalah formal, suatu teori cara menata, mengubah isi dengan cara khusus. Hubungan antara teori hukum dan sistem yang khas dari hukum positif ialah hubungan apa yang mungkin dengan hukum yang nyata.

Teori yang digunakan dalam penelitian ini adalah Teori Negara Hukum Kesejahteraan, Teori Jenjang Norma Hukum (stufentheorie) oleh Hans Kelsen dan Teori Perlindungan Hukum.

Indonesia adalah negara yang berdasarkan atas hukum menurut Pasal 1 ayat (3) UUD NRI 1945. Pasal ini menghendaki bahwa penyelenggaraan pemerintahan didasarkan atas prinsip-prinsip hukum untuk membatasi

kekuasaan pemerintah dan ini artinya kekuasaan negara melalui aparatnya dibatasi oleh hukum (*rechtsstaat*), bukan didasarkan atas kekuasaan (*machtstaat*).

Suatu negara dapat dikatakan sebagai negara hukum apabila memenuhi unsur-unsur negara hukum. Friedrich Julius Stahl mengemukakan ciri-ciri suatu negara hukum sebagai berikut:

1. Adanya pengakuan atas hak-hak dasar manusia.
2. Adanya pembagian kekuasaan.
3. Pemerintahan berdasarkan peraturan
4. Adanya Peradilan Tata Usaha Negara.²⁵

Di samping Julius Stahl, konsep negara hukum di Eropa Kontinental juga dikembangkan oleh Immanuel Kant, Paul Laband, Fichte dan lain sebagainya dengan menggunakan istilah Jerman “*rechtsstaat*”. Dalam tradisi Anglo-Saxon pengembangan konsep negara hukum dipelopori oleh A. V. Dicey dengan istilah “*the rule of law*”. A. V Dicey mengemukakan unsur-unsur *the rule of law* sebagai berikut:²⁶

- a. *supremacy of law*.
- b. *equality before the law*.
- c. *constitution based on human rights*.

Dalam rangka mewujudkan masyarakat Indonesia yang adil dan makmur berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945, maka

²⁵ Achmad Irwan Hamzani, *Menggagas Indonesia Sebagai Negara Hukum Yang Membahagiakan Rakyatnya*, Yustisia Edisi 90 September - Desember 2014, hlm, 137.

²⁶ Diana Halim Koentjoro, *Hukum Administrasi Negara*, Bogor, Ghalia Indonesia, 2004, hlm. 34

kesinambungan peningkatan pelaksanaan pembangunan nasional yang berasaskan kekeluargaan harus senantiasa dipelihara dengan baik melalui sistem dan pranata hukum yang modern, tetapi tetap berakar pada nilai-nilai wawasan kebangsaan dan kepentingan nasional. Oleh karena itu, pentingnya hukum untuk dibangun agar hukum dapat benar-benar menjadi sarana pembangunan dan pembaharuan masyarakat yang kita harapkan. Hukum dapat berperan sebagai objek pembangunan dalam rangka mewujudkan hukum yang ideal sesuai dengan nilai-nilai yang hidup di masyarakat.

Tetapi juga hukum dapat menjadi subjek pembangunan manakala hukum itu telah berfungsi di masyarakat sebagai penggerak dan pengaman pembangunan dan hasil-hasilnya. Ada tiga dimensi yang dapat dijadikan sebagai alasan pentingnya pembangunan hukum nasional, yaitu dimensi konstitusional, dimensi yuridis sosiologis dan dimensi perspektif. Dimensi konstitusional bermakna pembangunan hukum nasional merupakan upaya untuk mewujudkan konsepsi negara hukum dalam tata kehidupan masyarakat.

Pemerintah mempunyai tugas membangun kesejahteraan umum dalam berbagai lapangan (*bestuur zorg*) dengan konsekuensi pemberian kemerdekaan kepada penyelenggara negara dalam menjalankannya. Dalam rangka *bestuurzorg* ini diberikan kemerdekaan untuk bertindak atas inisiatifnya sendiri untuk turut serta dalam mengatur kehidupan sosial rakyatnya. Dalam perkembangannya, peranan negara pada abad ini berbeda dengan peranan negara pada abad-abad sebelumnya dimana negara hanya berperan sebagai negara penjaga malam (*nachwachterstataat*). Maka negara dalam hal ini

bertugas untuk memberikan perlindungan hukum pada seluruh masyarakatnya.²⁷

Terdapat empat prinsip “*Rechtsstaat*” yang dikembangkan oleh Julius Stahl tersebut di atas pada pokoknya dapat digabungkan dengan ketiga prinsip “*Rule of Law*” yang dikembangkan oleh A.V. Dicey untuk menandai ciri-ciri Negara Hukum modern di zaman sekarang. Berikut tiga unsur the rule of law yang dikemukakan oleh A.V. Dicey di atas, yaitu: ²⁸

1. *Supremacy of law*

Adapun dari pengertian di atas *Supremacy of Law* adalah adanya pengakuan normatif dan empirik akan prinsip hukum, yaitu bahwa semua masalah diselesaikan dengan hukum sebagai pedoman tertinggi.²⁹ Pada hakikatnya dalam perspektif supremasi hukum, manusia bukanlah pemimpin tertinggi negara yang sesungguhnya, tetapi yang mencerminkan hukum yang tertinggi adalah konstitusi.³⁰ Pengakuan normatif terhadap supremasi hukum terlihat dalam perumusan hukum atau konstitusi. Sedangkan pengakuan empirik terhadap supremasi hukum terlihat dari perilaku sebagian masyarakat bahwa *supreme* itu adalah hukum.³¹

2. *Equality before the law*

Persamaan dalam hukum (*equality before the law*) yaitu adanya persamaan kedudukan setiap orang dalam hukum dan pemerintahan, yang

²⁷ Ridwan HR, *Hukum Administrasi Negara*, PT RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2013, hlm. 15

²⁸ Fajlurrahman Jurdi, *Pengantar Hukum Administrasi Negara*, Prenada Media, Jakarta, 2023, hlm. 9

²⁹ Ibid

³⁰ Ibid

³¹ Ibid

diakui secara normatif dan dilaksanakan secara empirik.³² Dalam rangka persamaan prinsip ini menekankan bahwa segala sikap dan tindakan diskriminatif baik segala bentuk dan penerapannya diakui merupakan sikap dan tindakan yang terlarang, kecuali tindakan-tindakan yang bersifat khusus. Sementara yang dinamakan affirmative actions digunakan untuk mendorong dan mempercepat kelompok masyarakat tertentu atau kelompok warga³³

3. *Due process of law*

Dalam setiap negara yang menganut prinsip negara hukum, maka asas legalitas (*Due Process of Law*) dipersyaratkan dalam segala bentuk tindakan pemerintahan yang harus didasarkan atas perundang-undangan yang sah dan tertulis.³⁴ Maksudnya ialah segala tindakan atau perbuatan administrasi yang dilakukan harus ada peraturan perundang-undangan tertulis yang berlaku lebih dulu atau mendahului tindakan atau perbuatan administrasi tersebut. Sehingga dengan demikian setiap perbuatan atau tindakan administrasi badan/pejabat negara harus berdasarkan aturan atau rules and procedures.³⁵

berdasarkan prinsip *equality before the law* menjamin bahwa setiap warga negara, termasuk pengemudi ojek online, mendapatkan perlindungan hukum yang setara tanpa diskriminasi. Dalam praktiknya, pengemudi ojek online sering menghadapi berbagai tantangan, seperti ketidakpastian status hukum, risiko kecelakaan, serta kebijakan perusahaan yang tidak selalu berpihak kepada mereka. Oleh karena itu, pemerintah perlu memastikan

³² Ibid

³³ Ibid

³⁴ Ibid, hlm 10

³⁵ Ibid

regulasi yang adil, baik dalam hal perlindungan kerja, keselamatan, maupun hak-hak mereka sebagai pekerja di sektor transportasi berbasis teknologi. Dengan adanya kepastian hukum yang berpihak kepada semua pihak, pengemudi ojek online dapat bekerja dengan aman dan mendapatkan hak yang layak sesuai dengan prinsip kesetaraan di hadapan hukum.

B. Perlindungan Hukum

Menurut Soedjono Dirdjosisworo bahwa pengertian hukum dapat dilihat dari delapan arti, yaitu hukum dalam arti penguasa, hukum dalam arti para petugas, hukum dalam arti sikap tindakan, hukum dalam arti sistem kaidah, hukum dalam arti jalinan nilai, hukum dalam arti tata hukum, hukum dalam arti ilmu hukum, hukum dalam arti disiplin hukum. Beberapa arti hukum dari berbagai macam sudut pandang yang dikemukakan oleh Soedjono Dirdjosisworo menggambarkan bahwa hukum tidak semata-mata peraturan perundang-undangan tertulis dan aparat penegak hukum seperti yang selama ini dipahami oleh masyarakat umum yang tidak tahu tentang hukum. Tetapi hukum juga meliputi hal-hal yang sebenarnya sudah hidup dalam pergaulan masyarakat.³⁶

Secara kebahasaan, kata perlindungan dalam bahas Inggris disebut dengan protection. Istilah perlindungan menurut KBBI dapat disamakan dengan istilah proteksi, yang artinya adalah proses atau perbuatan memperlindungi,

³⁶ Soedjono Dirdjosisworo, Pengantar Ilmu Hukum, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2008, hlm. 25-43.

sedangkan menurut Black's Law Dictionary, protection adalah the act of protecting³⁷

Secara umum, perlindungan berarti mengayomi sesuatu dari hal-hal yang berbahaya, sesuatu itu bisa saja berupa kepentingan maupun benda atau barang. Selain itu perlindungan juga mengandung makna pengayoman yang diberikan oleh seseorang terhadap orang yang lebih lemah. Dengan demikian, perlindungan hukum dapat diartikan dengan segala upaya pemerintah untuk menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada warga negaranya agar hak-haknya sebagai seorang warganegara tidak dilanggar, dan bagi yang melanggarnya akan dapat dikenakan sanksi sesuai peraturan yang berlaku.³⁸

Pengertian perlindungan adalah tempat berlindung, hal (perbuatan dan sebagainya) memperlindungi. Dalam KBBI yang dimaksud dengan perlindungan adalah cara, proses, dan perbuatan melindungi. Sedangkan hukum adalah peraturan yang dibuat oleh pemerintah atau yang data berlaku bagi semua orang dalam masyarakat (negara).

Pengertian perlindungan hukum adalah suatu perlindungan yang diberikan terhadap subyek hukum dalam bentuk perangkat hukum baik yang bersifat preventif maupun yang bersifat represif, baik yang tertulis maupun tidak tertulis. Dengan kata lain perlindungan hukum sebagai suatu gambaran dari

³⁷ Bryan A. Garner, Black's Law Dictionary, ninth edition, West, St. Paul, 2009, hlm. 1343

³⁸ Suraji, Pemegang Paten Perlu Perlindungan Hukum, Republika, 24 Mei 2004, hlm. 6.

fungsi hukum, yaitu konsep dimana hukum dapat memberikan suatu keadilan, ketertiban, kepastian, kemanfaatan dan kedamaian.³⁹

C. Tinjauan Umum Ojek Online

Kata ojek diambil dari kata ngobjek yang artinya bekerja untuk mencari penghasilan tambahan karena gaji yang diterima masih kurang. Kata ngobjek itu sendiri diambil dari bahasa Belanda, object yang berarti barang dagangan. Barang dagangan yang dimaksud adalah setiap perbuatan yang bisa menghasilkan uang baik dari barang maupun jasa. Pekerjaan ngobjek muncul sekitar tahun 1970an. Pada tahun tersebut hingga tahun 1990an, polisi, pegawai negeri, dan tentara mendapatkan gaji yang rendah sehingga mereka harus ngobjek untuk menambah penghasilannya. Selain ngobjek, mereka terkadang juga harus melakukan pekerjaan lain seperti menjadi kuli di pelabuhan, tukang becak, pedangang kaki lima, dan sebagainya.⁴⁰

Seiring dengan berkembangnya jaman, kata ngobjek berubah menjadi ngojek atau ojek. Tidak hanya itu, ojek yang dulunya bisa ditemui di pangkalan kini perlahan sudah berubah menjadi ojek online. Secara umum, transportasi online, khususnya ojek online pertama kali muncul di Indonesia pada tahun 2015 yang ditandai dengan adanya taksi Uber, Go-car dan grab car yang menimbulkan pro kontra bagi beberapa pihak angkutan umum. Namun bagi masyarakat, kehadiran angkutan online terutama ojek online sangat memudahkan aktivitas mereka, banyak memberikan manfaat berupa

³⁹ Rahayu, *Tatacara Perlindungan Korban dan Saksi Dalam Pelanggaran Hak Asasi Manusia*, etd.eprints.ums.ac.id. jakarta, 2009, hlm 32

⁴⁰ Cintya Qonitatillah, 2018, *Penggunaan Ojek Online di Kota Malang Perspektif Hukum Islam* (Skripsi), Malang: Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim, hlm. 12

kemudahan seperti mudah diunduh, mudah diakses murah, aman, dan nyaman.⁴¹

Menurut Qonitatillah menyatakan bahwa ojek merupakan sepeda maupun sepeda motor yang disewakan dengan cara memboncengkan penyewanya.⁴² Dengan kata lain, pengojek adalah orang yang menyewakan kendaraan bermotornya dengan cara memberikan tumpangan kepada pelanggannya.

Secara *de facto*, ojek online adalah mode transportasi yang membantu masyarakat dalam mengurangi masalah yang berkaitan dengan angkutan umum maupun angkutan alternatif. Sedangkan secara *de jure*, ojek motor bermasalah dengan legalitas yang tidak memiliki hukum yang secara normatif mengatur keberadaan ojek sepeda motor dengan jelas.⁴³

Seiring dengan perkembangan jaman, moda transportasi terutama ojek perlahan berubah menjadi moda transportasi online. Ojek online yang dimaksud adalah jasa angkutan penumpang dengan menggunakan sepeda motor yang bisa dipesan dengan aplikasi pada smartphone. Keberadaan ojek online ini merupakan solusi untuk mengurangi pengangguran yang semakin meningkat di Indonesia.⁴⁴

⁴¹ Siti Maryam, Bentuk Perusahaan Jasa Angkutan Sewa Khusus Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018, Hukum dan dinamika masyarakat vol. 17, no. 1, 2019, hlm. 85

⁴² Cintya Qonitatillah, "Penggunaan Ojek Online di Kota Malang Perspektif Hukum Islam" UIN Malang, Malang, 2018, hlm. 23

⁴³ Dhevi Nayasari Sastradinata, Aspek Pertanggung Jawaban Pengemudi Ojek Online Dalam Kasus Kecelakaan Yang Melibatkan Penumpang Dilihat Dari Hukum Perlindungan Konsumen, Jurnal independent fakultas hukum, 2019, hlm. 114

⁴⁴ Dimas Bagus Wicaksono, Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Go-Jek (Layanan Transportasi Dengan Aplikasi Online) Dalam Perjanjian Aplikasi Go-Jek Berdasarkan Pasal 1320 KUHPdata, Judistita jurnal hukum, vol. 1, no. 2, , 2017, hlm. 322

Di Indonesia, jasa layanan ojek terbagi menjadi dua macam, yaitu ojek konvensional dan ojek online. Pada dasarnya kedua mode layanan ojek ini sama, yaitu sebagai jasa angkutan yang mengantarkan penumpang dari tempat asalnya ke tempat yang dituju. Namun, perbedaannya adalah pada ojek konvensional pelanggan harus berusaha untuk mendatangi pengojek tersebut disuatu titik tertentu. Sedangkan pada ojek online pelanggan dapat memesannya melalui aplikasi android.⁴⁵

Dalam undang-undang nomor 22 tahun 2009 khususnya pasal 47 ayat 3 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) bahkan tidak mengatur tentang keberadaan motor sebagai angkutan umum. Dalam undang-undang ini, kendaraan roda dua atau sepeda motor bisa digunakan sebagai angkutan orang. Namun sepeda motor tidak dapat digunakan sebagai kendaraan angkutan umum baik orang atau barang karena sepeda motor adalah kendaraan perorangan.⁴⁶

Kebanyakan para driver ojek online menentang pasal ini karena perlindungan hukum mereka yang menjadi tidak jelas dan mengajukan permohonan untuk melegalkan motor sebagai kendaraan angkutan umum. Namun, MK menolak permohonan ini karena motor dianggap tidak aman sebagai kendaraan yang digunakan sebagai angkutan umum. Namun, para driver ojek online masih bisa menjalankan aktivitasnya untuk memberikan

⁴⁵ Ibid

⁴⁶ Muhammad Choirul Anwar, 2019, Ojol Menjamur, Akankah Motor Menjadi Angkutan Publik?, <https://www.cnbcindonesia.com/tech/20190920194732-37-101136/ojol-menjamur-akankah-motor-menjadi-angkutan-publik> Diakses pada Diakses pada 25 Desember 2024

layanan angkutan masyarakat meskipun tidak memiliki perlindungan hukum dalam undang-undang LLAJ.⁴⁷

Namaun, Direktur Jendral Perhubungan Darat Kementrian Perhubungan, Budi Setiyadi pada November 2019 menyatakan bahwa keberadaan ojek online secara umum masih sulit untuk menjadi transportasi umum. Khusus ada sepeda motor yang dijadikan angkutan publik, Budi Setiyadi juga menyebutkan bahwa masih bermasalah jika pemerintah mengakomodir penggunaan sepeda motor sebagai angkutan publik. Terdapat beberapa ketentuan khusus yang diajukan dalam revisi Undang-Undang Nomor 12 tahun 2009 seperti motor harus menggunakan pelat kuning, SIM pada driver ojek motor harus sim khusus angkutan umum, bukan sembarang sim C seperti yang digunakan sebelumnya, dan pada kendaraan online roda empat juga harus memiliki sim khusus seperti sim yang digunakan untuk mikrolet dan taksi.⁴⁸

Terdapat peraturan perundang-undangan yang melindungi keberadaan ojek online di Indonesia, yang membuat keberadaan ojek online menjadi semakin legal di Indonesia. Untuk mendapatkan legalisasinya, perusahaan ojek online harus memenuhi beberapa persyaratan seperti:⁴⁹

1. Izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek;
2. Izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek; dan/atau

⁴⁷ Ihsanudin, 2018, MK Tolak Akui Ojek Online Sebagai Angkutan Umum, <https://nasional.kompas.com/read/2018/06/28/17561341/mk-tolak-akui-ojek-online-sebagaiangkutan-umum>, Diakses pada 25 Desember 2024

⁴⁸ Vincent Febian Thomas, 2019, Alasan Kemenhub Sebut Ojek Online Sulit Jadi Angkutan Umum, <https://tirto.id/alasan-kemenhub-sebut-ojek-online-jadi-angkutan-umum-elws>, Diakses pada Diakses pada 25 Desember 2024

⁴⁹ Arief Abdullah. Regulasi pemberian izin usaha ojek online. ResearchGate, October 2019, <https://www.researchgate.net/publication/336890578>, Diakses pada 25 Desember 2024

3. Izin penyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat.

Selain diwajibkan untuk memenuhi syarat dalam pendirian perusahaan angkutan umum, perusahaan ojek online juga diwajibkan untuk memenuhi ketentuan-ketentuan sebagai berikut:⁵⁰

1. Penyedia jasa angkutan umum dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan, usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
2. Perusahaan angkutan umum wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan yang ditetapkan berdasarkan pelayanan yang diberikan;
3. Tanda nomor kendaraan bermotor umum adalah dasar kuning, tulisan hitam;
4. Kendaraan yang digunakan untuk pelayanan angkutan orang baik dalam trayek maupun tidak dalam trayek adalah menggunakan mobil penumpang umum dan bus umum

Terdapat dua peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan transportasi umum seperti Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor.

⁵⁰ Ibid

Pada permenhub nomor 12 tahun 2019 dijelaskan tentang penggunaan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan transportasi wajib memenuhi aspek keselamatan seperti: ⁵¹

1. Pengemudi dalam keadaan sehat;
2. Pengemudi menggunakan kendaraan bermotor dengan Surat Tanda Kendaraan Bermotor yang masih berlaku;
3. Pengemudi harus memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) C;
5. Pengemudi memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) D untuk mengemudikan kendaraan khusus bagi penyandang disabilitas;
6. Pengemudi mematuhi tata cara berlalu lintas di jalan;
2. Pengemudi tidak membawa penumpang melebihi satu orang;
3. Pengemudi menguasai wilayah operasi;
4. Pengemudi menggunakan kendaraan yang memenuhi persyaratan teknis sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
5. Pengemudi melakukan pengecekan terhadap kendaraan yang akan dioperasikan;
6. Pengemudi melakukan perawatan kendaraan sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan dalam buku perawatan yang dikeluarkan oleh agen pemegang merek;
7. Pengemudi mengendarai sepeda motor dengan wajar dan penuh konsentrasi.

⁵¹ibid

Selain peraturan mengenai kendaraan yang digunakan, Permenhub nomor 12 tahun 2019 juga menentukan SOP yang harus dipatuhi oleh para pengemudi seperti:

1. Memakai jaket dengan bahan yang dapat memantulkan cahaya disertai identitas pengemudi;
2. Menggunakan celana panjang;
3. Menggunakan sepatu;
4. Menggunakan sarung tangan;
5. Membawa jas hujan;
6. Pengemudi dan penumpang menggunakan helm standar nasional Indonesia.

Untuk memberikan kenyamanan kepada para penumpang, perusahaan ojek online juga harus memenuhi persyaratan seperti:

1. Mencantumkan identitas penumpang yang melakukan pemesanan melalui aplikasi;
2. Identitas pengemudi dan sepeda motor yang tercantum pada aplikasi harus sesuai dengan pengemudi dan sepeda motor yang melayani;
3. Menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor dengan warna dasar hitam tulisan putih sesuai dengan data di aplikasi atau sesuai dengan peraturan perundang-undangan;
4. Dilengkapi surat tanda nomor kendaraan bermotor sesuai dengan peraturan perundang-undangan;
5. Mencantumkan nomor telepon layanan pengaduan di dalam aplikasi;

6. Melengkapi aplikasi dengan fitur tombol darurat (*panic button*) bagi pengemudi dan penumpang.

D. Tinjauan Umum Asuransi Keselamatan Berkendara.

Asuransi telah dikenal sejak zaman Yunani sampai dengan sekarang ini, terbukti dengan timbulnya lembaga-lembaga yang merupakan perintis dari apa yang disebut dengan pertanggungan atau asuransi. Perasuransian didalam istilah hukum atau (*legal term*) yang dipakai dalam perundang-undangan dan perusahaan perasuransian. Istilah yang umum dipakai untuk asuransi atau pertanggungan dalam bahasa Belanda “*asurantie atau verzekering*”. Di dalam praktek sejak zaman Hindia Belanda sampai sekarang ini banyak orang memakai istilah asuransi (*assurantie*).⁵²

Disela kegiatan yang dilakukan oleh masyarakat, khususnya aktifitas yang berkaitan dengan keselamatan jiwa, risiko merupakan suatu hal yang tidak dapat dihindari. Salah satu hal yang dapat meminimalisir risiko tersebut adalah asuransi. Definisi asuransi menurut Pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Republik Indonesia : “Asuransi atau pertanggungan adalah suatu perjanjian, dengan nama seorang penanggung mengikatkan diri pada tertanggung dengan menerima suatu premi, untuk memberikan penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan atau kehilangan

⁵² Emmy Pangaribuan Simanjuntak, Hukum Pertanggungan, (Pokok-pokok Pertanggungan Kerugian, kebakaran dan Jiwa), Seleksi Hukum Dagang, Fakultas Hukum UGM, Yogyakarta, 1982, hlm. 16

keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa yang tak tertentu.⁵³

Julius R. Latumaerissa mendefinisikan asuransi sebagai suatu perjanjian dimana terdapat pihak tertanggung yang membayar premi kepada pihak penanggung guna mendapatkan penggantian karena suatu keinginan, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang telah diharapkan yang kemungkinannya tidak pasti akan terjadi di masa yang akan datang.⁵⁴

Dari beberapa definisi tersebut dapat disimpulkan bahwa asuransi adalah suatu mekanisme perlindungan terhadap suatu hal yang dimiliki dimana didalamnya terdapat kewajiban dari pihak tertanggung untuk membayar sejumlah dana kepada pihak penanggung guna mendapatkan penggantian rugi atas risiko yang mungkin akan terjadi di masa yang akan datang.

Pengaturan mengenai asuransi di Indonesia, diatur dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 Tentang Usaha Perasuransian. Namun seiring dengan perkembangan zaman, undangundang perasuransian diganti dengan Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian. Ada 18 bab dengan 92 Pasal yang membahas sejumlah ketentuan perihal asuransi. Asuransi merupakan element penting dalam perlindungan hukum bagi pengemudi dalam hal keselamatan berkendara, sebab bila terjadinya

⁵³ Al Arif dan M. Nur Rianto. Lembaga Keuangan Syariah Suatu Kajian Teoritis Praktik., CV Pustaka Setia, Bandung, 2012, hlm. 212

⁵⁴ Julius R. Latumaerissa, Bank dan Lembaga Keuangan Lain, Salemba Empat, Jakarta, 2011, hlm. 447

kecelakaan maka untuk pengobatan dan penanganan korban jiwa kecelakaan tersebut maka dapat tercover biayanya melalui asuransi.

Pada Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Undang-Undang Pasal 1320 dan Pasal 1774 menyatakan bahwa asuransi mengandung unsur perjanjian antara dua belah pihak di dalamnya. Karena mengandung unsur perjanjian maka akan termasuk dalam ruang lingkup hukum pidana, sebagaimana dalam KUHP bagian dua menjelaskan bab tentang syarat-syarat terjadinya suatu perjanjian yang sah.

Keselamatan berkendara atau juga bisa dikenal dengan istilah *safety riding* merupakan suatu program untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas. Sasaran program *safety riding* adalah: melengkapi kendaraan dengan spion, lampu sein, dan lampu rem (kelengkapan kendaraan).⁵⁵ Menggunakan helm standar dan memastikan berbunyi klik (kelengkapan keselamatan). Menyalakan lampu pada siang hari untuk kendaraan roda dua. Menggunakan lajur kiri bagi penumpang (MPU) dan kendaraan roda dua.⁵⁶

Berdasarkan petunjuk berkendara oleh Departemen Perhubungan RI tahun 2009 saat mengendarai kendaraan sepeda motor ada beberapa komponen keselamatan berkendara yang perlu diterapkan yaitu, kondisi pengendara yang harus berada pada keadaan baik, orang dengan keadaan sakit tidak disarankan untuk mengemudikan kendaraan bermotor dikarenakan jika kondisi tubuh tidak baik maka akan mempengaruhi tingkat kewaspadaan,

⁵⁵ Puspitasari, A. D. & Hendrati, L. Y., *Hubungan Antara Faktor Pengemudi dan Faktor Lingkungan Dengan Kepatuhan Mengendarai Sepeda Motor*. Jurnal Berkala Epidemiologi, vol I no (2), 2013, hlm, 193

⁵⁶Ibid

kesadaran dan bertingkah laku mengendarai kendaraan akan kurang baik.⁵⁷ Perlu memakai alat pelindung diri yang sesuai dengan Standart Nasional Indonesia (SNI) yang telah dimuat dalam UU No 22 Tahun 2009.⁵⁸

Pemeriksaan komponen kendaraan merupakan hal sangat penting untuk dilakukan oleh pengendara sepeda motor karena hal tersebut berkaitan dengan keamanan dan kenyamanan saat berkendara.⁵⁹ Pemeriksaan sebelum berkendara agar terhindar dari kondisi tak aman (*Unsafe condition*) saat berkendara. Beberapa hal yang perlu diperhatikan sebelum berkendara yang pertama adalah alat kendali yang meliputi apakah kopling dan gas berfungsi dengan baik dikarenakan alat kendali ini merupakan komponen kendaraan bermotor yang paling utama untuk mengendarai sepeda motor.⁶⁰ Periksa rem depan dan rem belakang, pemeriksaan rem memiliki tujuan untuk memastikan rem berkerja dengan baik atau tidak, salah satu penyebab kejadian kecelakaan yang disebabkan oleh rem tidak berfungsi dengan baik atau bahkan tidak berfungsi saat melaju sehingga menyebabkan kecelakaan.⁶¹

Dalam pelaksanaan asuransi keselamatan berkendara pemerintah menunjuk PT. Jasa Raharja (Persero) sebagai pihak pelaksana asuransi. Penunjukan Perusahaan Negara oleh Menteri ini terjadi dengan Surat Keputusan Menteri Urusan Pendapatan, Pembiayaan dan Pengawasan

⁵⁷ Nova Mega Muryatma, *Hubungan Antara Faktor Keselamatan Berkendara Dengan Perilaku Keselamatan*, Jurnal Promkes Vol. 5 No. 2 Desember 2017 hlm, 156

⁵⁸ Ibid

⁵⁹ ibid

⁶⁰ Ibid

⁶¹ Ibid, hlm, 157

RepublikIndonesia No.BAPNI-3-3, yang menetapkan pertama.⁶² Menunjuk Perusahaan Negara Asuransi Kerugian Jasa Raharja untuk melaksanakan penyelenggaraan Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang dan Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang telah diatur dengan Undang- undang No. 33 tahun 1964, dan Undang-undang No. 34 tahun 1964 dan Peraturan Pemerintah No. 8 tahun 1965. Surat Keputusan Menteri tersebut ditetapkan pada tanggal 30 Maret 1965 namun demikian mulai berlaku dengan daya surut pada tanggal 1 Januari 1965. Perusahaan negara Jasa Raharja itu sendiri telah didirikan berdasarkan Undang-undang No. 19 Prp. 1960 dengan suatu Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 1965 (Lembaran Negara Tahun 1965 nomor 14) yang juga mulai berlaku pada tanggal 1 Januari 1965.

Menurut pendapat Sri Redjeki Hartono Perusahaan asuransi adalah perusahaan yang secara profesional menyediakan diri untuk mengambil alih dan menerima risiko pihak-pihak lain. Dengan pembayaran tertentu, risiko yang menjadi tanggung jawabnya itu kemudian dikelola sedemikian rupa dalam suatu rangkaian kegiatan yang berlanjutan, sebagai kegiatan perusahaan.⁶³

Ketidakhadiran asuransi dari perusahaan aplikasi bagi pengemudi ojek online menjadi masalah serius dalam perlindungan kerja mereka. Sebagai mitra, bukan karyawan tetap, pengemudi tidak mendapatkan jaminan kesehatan atau asuransi kecelakaan kerja yang biasanya diberikan kepada

⁶² Ibid

⁶³ Sri Redjeki Hartono, Hukum Perusahaan Dan Perusahaan Asuransi, Sinar Grafika, 2001,Jakarta, hlm 197

pekerja formal. Akibatnya, ketika mengalami kecelakaan saat bekerja, mereka harus menanggung sendiri biaya pengobatan atau bergantung pada bantuan dari komunitas sesama pengemudi. Kondisi ini mencerminkan ketimpangan dalam hubungan kerja, di mana perusahaan mendapatkan keuntungan dari jasa pengemudi tanpa memberikan perlindungan yang memadai.⁶⁴

Dalam hal ini penyedia layanan tidak bertanggung jawab atas setiap cidera, kematian, kerusakan atau kerugian yang disebabkan oleh perilaku dari para Penyedia Layanan. Kami juga tidak bertanggung jawab atas kesalahan, termasuk pelanggaran lalu lintas, atau tindakan kriminal yang dilakukan oleh Penyedia Layanan selama pelaksanaan Layanan. Penyedia Layanan hanya merupakan mitra kerja kami, bukan pegawai, agen atau perwakilan kami.⁶⁵

Dalam kasus kecelakaan, pengemudi ojek online hanya bisa mendapatkan santunan dari Jasa Raharja, karena secara hukum mereka berstatus sebagai warga sipil dan pengguna jalan. Santunan ini diberikan kepada korban kecelakaan lalu lintas umum, bukan sebagai bentuk perlindungan kerja dari perusahaan aplikasi. Namun, besaran santunan dari Jasa Raharja memiliki batasan tertentu dan tidak selalu cukup untuk menutupi seluruh biaya pengobatan atau pemulihan. Oleh karena itu, penting bagi pemerintah untuk mendorong regulasi yang mewajibkan perusahaan aplikasi menyediakan asuransi bagi pengemudi, sehingga mereka mendapatkan

⁶⁴ Hafizh Maulana, *Tanggung Jawab Perusahaan Aplikasi Go-Jek Atas Mitra Kerja Yang Mengalami Kecelakaan Lalu Lintas*, Skripsi, Fakultas Syariah Dan Hukum Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah, Jakarta, 2020, hlm 3

⁶⁵ Ibid

perlindungan yang layak dan tidak sepenuhnya bergantung pada skema santunan kecelakaan umum.

BAB III

BENTUK PERLINDUNGAN HUKUM KESELAMATAN BERKENDARA PENGEMUDI OJEK ONLINE BERDASARKAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

Dalam penggunaan transportasi modern, keberadaan ojek online telah menjadi elemen penting dalam memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat. Namun, di balik popularitasnya, terdapat tantangan besar terkait keselamatan pengemudi yang menghadapi berbagai risiko di jalan raya, seperti kecelakaan lalu lintas, kekerasan dari penumpang, hingga ketidakpastian perlindungan hukum. Sebab perlindungan ojek online belum ada perundang-undangan atau peraturan yang secara khusus yang membahas tentang masalah pengemudi ojek online ini dari segi keselamatan bagi pengemudi ojek online sendiri ataupun tarif dari ojek online ataupun yang lain yang berhubungan dengan ojek online, maka memerlukan perhatian khusus, yang diatur dalam berbagai peraturan perundang-undangan di Indonesia.⁶⁶ Yang di atur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Darat dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat. Kedua peraturan ini saling melengkapi dalam rangka pelaksanaan perlindungan ojek onli di Indonesia.

⁶⁶ Hanifah Sartika Putri, *Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan Dan Keamanan Pengemudi Ojek Online Untuk Kepentingan Masyarakat* , Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia, Volume 1, Nomor 3, Tahun 2019, hlm. 397

A. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Darat

Perlindungan hukum mengenai keselamatan berkendara dapat kita lihat dari beberapa aspek yang terkandung dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan;

Adapun pengertian umum terdapat dalam, Pasal 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan yang dimaksud dengan: Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.

Sedangkan tujuan dari pemberlakuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan terdapat dalam Pasal 3 Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan:

Pasal 3

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan:

- a. terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
- b. terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
- c. terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Berdasarkan pandangan peneliti terkait Pasal 3 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan bertujuan untuk menciptakan layanan yang aman, tertib, dan selamat, serta

menjunjung tinggi etika berlalu lintas dan kepastian hukum. Dalam konteks ini, perlindungan keselamatan bagi pengemudi ojek online di Bengkulu menjadi sangat penting, mengingat mereka merupakan bagian dari moda transportasi yang berkembang pesat dan menjadi tulang punggung mobilitas masyarakat. Sayangnya, hingga kini regulasi dan pengawasan terhadap keselamatan kerja ojek online masih belum optimal, baik dari aspek perlindungan hukum, fasilitas keselamatan, maupun edukasi berlalu lintas. Oleh karena itu, pemerintah daerah dan pihak terkait perlu lebih serius dalam menerapkan prinsip-prinsip dalam Pasal 3 tersebut agar ojek online di Bengkulu mendapatkan perlindungan yang layak, demi terciptanya transportasi yang selamat dan manusiawi.

Untuk pengaturan keselamatan berkendara sendiri diatur berdasarkan Pasal 203 UU Lalu lintas dalam Ayat 1 dan 2 menyatakan mengenai pertanggung jawaban pemerintah terhadap pengguna jalan, yang berikut;

Pasal 203

- (1) Pemerintah bertanggung jawab atas keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.
- (2) Dalam rangka melaksanakan tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pemerintah melakukan upaya untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, yang meliputi:
 - a. penetapan standar keselamatan kendaraan bermotor,
 - b. pembangunan fasilitas keselamatan,
 - c. manajemen dan rekayasa lalu lintas,
 - d. penyediaan sistem informasi keselamatan lalu lintas, dan
 - e. pendidikan dan pelatihan keselamatan lalu lintas.

Berdasarkan pandangan peneliti ketentuan dalam Pasal 203 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menegaskan bahwa pemerintah

memiliki tanggung jawab besar dalam menjamin keselamatan setiap pengguna jalan, termasuk pengemudi ojek online. Di Bengkulu, keberadaan ojek online yang semakin meningkat menuntut perhatian lebih dari pemerintah daerah dalam merealisasikan kewajiban tersebut. Langkah-langkah konkret seperti penetapan standar keselamatan kendaraan, penyediaan fasilitas pendukung seperti jalur khusus atau tempat istirahat, serta penyuluhan keselamatan berkendara khusus bagi mitra ojek online, menjadi sangat krusial. Selain itu, sistem informasi dan pelatihan berkala juga penting agar para pengemudi memiliki kesadaran yang tinggi terhadap keselamatan diri dan penumpangnya. Oleh karena itu, perlindungan terhadap ojek online di Bengkulu harus menjadi bagian integral dari kebijakan keselamatan lalu lintas yang diamanatkan oleh undang-undang.

Jadi dari penjelasan Pasal 3 dan Pasal 203 yang terkandung dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan; maka tidak ada satu pasal pun yang secara implisit atau langsung menjelaskan mengenai perlindungan hukum mengenai ojek online di Indonesia. Maka dari itu untuk memahami lebih lanjut mengenai perlindungan hukum ojek online di Indonesia, perlu pendekatan dengan undang-undang lain yang terkait dengan keselamatan berkendara yaitu, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat.

B. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat

Dalam mengikuti perkembangan zaman, maka di terbitkannya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat.

Tujuan dari pemberlakuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat. Dalam peraturan ini memberikan perlindungan lebih rinci terhadap pengemudi ojek online.

Pasal 2

Peraturan Menteri ini dimaksudkan untuk memberikan perlindungan keselamatan bagi penggunaan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat yang dilakukan

- a. dengan aplikasi berbasis teknologi informasi; dan
- b. tanpa aplikasi berbasis teknologi informasi

Berdasarkan pandangan peneliti, Pasal 2 dalam Peraturan Menteri yang dimaksud menunjukkan bahwa pemerintah telah mengakui pentingnya memberikan perlindungan keselamatan tidak hanya kepada pengemudi sepeda motor yang terhubung dengan aplikasi berbasis teknologi informasi (seperti ojek online), tetapi juga kepada mereka yang beroperasi secara konvensional. Di Bengkulu, di mana kedua jenis layanan ini masih berjalan

berdampingan, pelaksanaan perlindungan ini menjadi tantangan tersendiri. Peneliti memandang bahwa regulasi ini menunjukkan upaya inklusif dari pemerintah dalam menjamin keselamatan semua pihak yang terlibat dalam transportasi sepeda motor untuk kepentingan masyarakat. Namun demikian, implementasi di lapangan sering kali belum merata, terutama dalam hal penyuluhan keselamatan, akses terhadap fasilitas pelindung, dan kesetaraan standar operasional antara ojek online dan non-aplikasi. Oleh karena itu, perlu adanya peran aktif dari pemerintah daerah, perusahaan aplikasi, dan komunitas pengemudi untuk memastikan bahwa perlindungan ini benar-benar dirasakan secara adil dan merata.

Selain itu berdasarkan, Pasal 4 Permenhub Perlindungan keselamatan berkendara, yang menyatakan mengenai standarisasi dari pengemudi ojek online yang dilindungi secara hukum sebagai berikut;

Pasal 4

Pemenuhan aspek keselamatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (2) huruf a paling sedikit harus memenuhi ketentuan sebagai berikut:

- a. Pengemudi dalam keadaan sehat;
- b. Pengemudi menggunakan kendaraan bermotor dengan Surat Tanda Kendaraan Bermotor yang masih berlaku;
- c. Pengemudi memiliki Surat Izin Mengemudi C;
- d. Pengemudi memiliki Surat Izin Mengemudi D untuk mengemudikan kendaraan khusus bagi penyandang disabilitas;
- e. Pengemudi mematuhi tata cara berlalu lintas di jalan;
- f. Pengemudi tidak membawa penumpang melebihi dari 1 (satu) orang;
- g. Pengemudi menguasai wilayah operasi;
- h. Pengemudi menggunakan kendaraan yang memenuhi persyaratan teknis sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;

- i. Pengemudi melakukan pengecekan terhadap kendaraan yang akan dioperasikan;
- j. Pengemudi melakukan perawatan kendaraan sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan dalam buku perawatan yang dikeluarkan oleh Agen Pemegang Merek;
- k. Pengemudi mengendarai sepeda motor dengan wajar dan penuh konsentrasi;
- l. Pengemudi
 - 1. memakai jaket dengan bahan yang dapat
 - 2. memantulkan cahaya disertai dengan identitas
 - 3. menggunakan celana panjang;
 - 4. menggunakan sepatu;
 - 5. menggunakan sarung tangan; dan
 - 6. membawa jas hujan; dan
- m. Pengemudi dan penumpang menggunakan helm standar nasional Indonesia.

Berdasarkan Pasal 4 Peraturan Menteri Perhubungan, yang mengatur standarisasi keselamatan pengemudi ojek online, pengemudi harus memenuhi sejumlah persyaratan teknis dan keselamatan demi melindungi diri mereka dan penumpang. Hal ini mencakup kewajiban untuk memastikan kondisi fisik pengemudi dalam keadaan sehat, memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) yang sesuai, dan mematuhi tata cara berlalu lintas. Selain itu, pengemudi juga diwajibkan untuk menggunakan kendaraan yang memenuhi standar teknis dan melakukan perawatan kendaraan secara teratur. Di Bengkulu, implementasi standar keselamatan ini sangat penting, mengingat angka kecelakaan yang melibatkan ojek online terus meningkat. Namun, meskipun regulasi ini sudah jelas, tantangan utama terletak pada kesadaran pengemudi untuk memenuhi semua persyaratan tersebut dan kurangnya fasilitas pelatihan serta pemantauan yang efektif dari pihak terkait. Oleh karena itu, pengawasan yang lebih ketat dan pendidikan berkala mengenai pentingnya keselamatan berkendara menjadi hal yang

sangat dibutuhkan untuk memastikan perlindungan pengemudi ojek online di Bengkulu berjalan dengan optimal.

Selain itu berdasarkan ketentuan Pasal 16 Ayat 1 dan 2 yang menyatakan bahwa;

Pasal 16

- (1) Pelindungan masyarakat dalam pelayanan penggunaan Sepeda Motor untuk kepentingan masyarakat diberikan terhadap:
 - a. Penumpang; dan
 - n. Pengemudi.
- (2) Pelindungan terhadap Penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a paling sedikit meliputi:
 - a. keselamatan dan keamanan;
 - o. kenyamanan;
 - p. kepastian mendapatkan layanan;
 - q. layanan pengaduan dan permasalahan Penumpang; penyelesaian
 - r. kepastian biaya jasa sesuai dengan atau tertera dalam aplikasi; dan kesepakatan
 - s. kepastian mendapatkan santunan kecelakaan.

Sejalan dengan itu berdasarkan, Pasal 16 ayat (3) Permenhub Perlindungan keselamatan berkendara, yang menyatakan masalah perlindungan hukum bagi pengemudi ojek online yang mengalami kecelakaan saat berkendara sebagai berikut;

Pelindungan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b diberikan terhadap Pengemudi Sepeda Motor untuk kepentingan masyarakat yang dilakukan dengan aplikasi berupa; kepastian mendapatkan perlindungan jaminan sosial ketenagakerjaan dan jaminan sosial kesehatan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Beranjak dari ketentuan hukum yang berlaku dalam Pasal 16 ayat (3) maka dapat kita lihat bahawa terdapat pengaturan mengani pengemudi ojek online mendapatkan perlindungan jaminan sosial ketenagakerjaan dan jaminan sosial kesehatan, namun belum terdapat secara implisit di atur

bagaimana pelaksanaan dari ketentuan yang dimaksud. Sehingga tidak memberikan kepastian hukum baik untuk pengemudi ojek online maupun pihak penyedia layanan.

Jadi, berdasarkan ketentuan dalam Pasal 16 Ayat 1 dan 2 Permenhub, jelas bahwa perlindungan terhadap pengemudi dan penumpang ojek online meliputi aspek keselamatan, kenyamanan, kepastian layanan, serta jaminan santunan kecelakaan bagi penumpang. Sementara itu, dalam Pasal 16 Ayat 3, disebutkan bahwa pengemudi ojek online harus mendapatkan perlindungan jaminan sosial ketenagakerjaan dan kesehatan sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Perusahaan transportasi melakukan perjanjian bersama dengan pekerjanya dapat berbentuk perjanjian dapat berbentuk perjanjian baku dan tertulis.⁶⁷

Perjanjian baku dianggap sebagai ketentuan yang telah dibentuk atau disusun oleh perusahaan, yang terkadang membuat tidak ada pilihan dari driver online untuk melakukan perubahan terhadap perjanjian kerja yang telah dibuat oleh perusahaan sehingga terkadang merugikan bagi driver karena pengemudi hanya memiliki satu pilihan yakni dengan menyetujui atau tidak dari isi dari perjanjian yang dibuat secara sepihak mengamanatkan bahwa setiap warganegara memiliki hak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan.⁶⁸

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, keselamatan berkendara merupakan tanggung jawab

⁶⁷ Bagus Rahmanda, *Implementasi Perjanjian Kerja Pengemudi Ojek Online Dengan perusahaan Penyediaaplikasi*, Jurnal Gema Keadilan, Vol 9 No 3, 2022, hlm. 2

⁶⁸ Ibid

bersama antara pengemudi, penyedia layanan, dan pemerintah. Pasal 106 ayat (1) secara tegas menyatakan kewajiban pengemudi untuk berkendara dengan penuh konsentrasi dan mematuhi aturan lalu lintas.⁶⁹ Selain itu, Pasal 57 mewajibkan penggunaan perlengkapan keselamatan, seperti helm berstandar SNI, sebagai bentuk perlindungan minimum bagi pengemudi dan penumpang. Aturan ini memberikan landasan awal terhadap keselamatan pengemudi ojek online sebagai pengguna kendaraan bermotor roda dua.⁷⁰

Dalam pelaksanaannya Penyedia jasa layanan menyatakan bahwa mereka bukan merupakan penyedia jasa transportasi dan tidak bertanggung jawab atas keselamatan pengemudi, penyedia jasa layanan dalam hal ini mengklaim hanya sebagai penyambung antara pengemudi dengan penumpang, karena pada kenyataannya Perusahaan penyedia jasa layanan transportasi online di Indonesia terdaftar di Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia (Kemenkumham) sebagai perusahaan penyedia jasa aplikasi.⁷¹ Sejalan dengan itu perihal izin, Perusahaan penyedia jasa transportasi Online di Indonesia tidak memiliki izin usaha dibidang transportasi, melainkan mengantongi Surat Izin Usaha Perdagangan.⁷²

Namun dengan masih Kurangnya peran pemerintah secara teknis terlihat dari Permenhub saat ini yang hanya memberikan pengakuan terhadap

⁶⁹ Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁷⁰ Pasal 57 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁷¹ Yulia Catur Lestari.,dkk, *Perlindungan Hukum Driver Ojek Online Terhadap Mitra Kerja Transportasi Online*, jurnal ilmu hukum wijaya putra, Vol 1 No 2, 2023, hlm. 254

⁷² ibid

pengemudi ojek online namun tidak menjamin perlindungannya.⁷³ Apabila pengaturan ojek online hanya melalui peraturan di tingkat menteri, maka persoalan yang terbenahi hanya seputar urusan yang dinaungi masing-masing kementerian. Permenhub saat ini belum bisa menjamin hak dan kedudukan pengemudi ojek online karena kewenangan menteri terbatas sedangkan transportasi online cakupannya luas antar kementerian sehingga diperlukan koordinasi lintas sektor.⁷⁴ Dengan demikian, terdapat urgensi bagi pemerintah untuk mengeluarkan instrumen bestuurshandeling terkait dengan perlindungan pengemudi melalui peraturan pada tingkat yang lebih tinggi agar dapat mengakomodir kepentingan berbagai pihak.⁷⁵

Jika dikaitkan dengan status pengemudi ojek online sebagai pengguna jalan jelas pengemudi ojek online tersebut mendapatkan perlindungan dari pihak penyedia asuransi yang di sediakan oleh pemerintah dalam hal ini PT. jasa raharja. Jika di lihat dari segi perlindungan hukum, M. Isnaeni berpendapat bahwa sumber perlindungan hukum dapat dibedakan menjadi 2 (dua) macam yakni perlindungan hukum eksternal dan perlindungan hukum internal.⁷⁶

Perlindungan hukum internal dapat diwujudkan oleh para pihak, disaat kedudukan hukum antara kedua pihak relatif seimbang dalam artinya mereka memiliki *bargaining power* yang berimbang, sehingga atas dasar hak asasi manusia, para pihak mempunyai keleluasaan untuk menyatakan kehendak sesuai kepentingannya. Hal ini menjadi landasan saat para pihak menyusun

⁷³ Tri Rahayu Utami, op.,cit. hlm. 589

⁷⁴ Ibid

⁷⁵ Ibid

⁷⁶ Moch. Isnaeni, Pengantar Hukum Jaminan Kebendaan, Revka Petra, Media Surabaya, 2016, hlm. 159

klausul-klausul kesepakatan, sehingga perlindungan hukum dapat terwujud sesuai kebutuhan para pihak. Perlindungan hukum eksternal yang dibuat oleh penguasa lewat regulasi bagi kepentingan pihak yang lemah. Hakekat peraturan perundang-undangan harus seimbang dan tidak boleh berat sebelah. Secara proporsional juga wajib diberikan perlindungan hukum yang seimbang sedini mungkin kepada pihak lainnya. Sebab mungkin saja pada saat dibuatnya sebuah kesepakatan, pihak yang semula kuat itu justru menjadi pihak yang teraniaya. Peraturan perundang-perundangan memberikan perlindungan hukum kepada para pihak secara proporsional.⁷⁷

Namun, meskipun ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat, memberikan dasar hukum mengenai perlindungan jaminan sosial, implementasi dan pelaksanaannya di lapangan masih belum jelas dan pasti. Hal ini menyebabkan ketidakpastian hukum bagi pengemudi ojek online serta pihak penyedia layanan yang terlibat, khususnya dalam hal prosedur klaim dan kepastian dalam menerima manfaat jaminan sosial tersebut. Berdasarkan pandangan peneliti, meskipun regulasi sudah ada, masih diperlukan penyempurnaan dalam pengaturannya agar perlindungan hukum bagi pengemudi ojek online dapat terlaksana dengan baik, memberikan kepastian

⁷⁷ ibid

hukum, dan memastikan kesejahteraan serta keselamatan pengemudi dan penumpang terjamin secara optimal.

C. Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1965 Tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu-Lintas Jalan

Dalam hal ini PT. Jasa Raharja memberikan kepastian jaminannya berdasarkan undang-undang pasal 17 ayat (2) PP Nomor 18 Tahun 1965 Tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu-Lintas Jalan yang menyatakan bahwa untuk membuktikan keabsahan tuntutan dana santunan cukup didasarkan pada bukti-bukti sebagaimana dimaksud dalam pasal tersebut yang antara lain adalah proses verbal polisi lalu lintas. Dalam pembuktian keabsahan tuntutan dana santunan, proses verbal polisi lalu lintas digunakan untuk membuktikan.⁷⁸

Pasal 17

- (1) Kecuali hal-hal yang ditentukan dalam ayat-ayat di bawah ini, untuk tuntutan-tuntutan atas pembayaran Dana berdasarkan Undang-undang No. 34 tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan dan Peraturan ini, berlaku peraturan pembuktian menurut hukum acara perdata biasa.
- (2) Untuk pembuktian keabsahan sesuatu tuntutan terhadap Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan, wajib diserahkan surat-surat bukti sebagai berikut:
 - a. Dalam hal kematian:**
 1. Proses-verbal polisi lalu-lintas atau pihak berwenang lain tentang kecelakaan yang telah terjadi dengan alat angkut lalu lintas jalan yang bersangkutan, yang mengakibatkan kematian pewaris si penuntut;
 2. Keputusan hakim atau pihak berwenang lain yang berwenang tentang pewarisan yang bersangkutan;
 3. Surat keterangan dokter dan bukti lain yang dianggap perlu guna pengesahan fakta kematian yang terjadi, hubungan sebab-akibat kematian tersebut dengan penggunaan alat angkut lalu lintas jalan,

⁷⁸ Peraturan Pemerintah No. 18 Tahun 1965 tentang Penyelenggaraan Jaminan Kecelakaan Lalu Lintas Jalan

serta hal-hal yang menentukan jumlah pembayaran Dana yang harus diberikan berdasarkan Peraturan Pemerintah ini.

b. Dalam hal cacat tetap atau cedera:

1. Proses-verbal polisi lalu-lintas atau pihak berwenang lain tentang kecelakaan yang telah terjadi dengan alat angkut lalu lintas jalan yang bersangkutan, yang mengakibatkan cacat tetap atau cedera pada si penuntut;
2. Surat keterangan dokter tentang divisi cacat tetap atau cedera yang terjadi sebagai akibat kecelakaan lalu lintas jalan seperti dimaksud pada sub-ayat 1 di atas;
3. Surat-surat bukti lain yang dianggap perlu guna pengesahan fakta cacat tetap atau cedera yang terjadi, hubungan sebab-akibat antara cacat tetap atau cedera tersebut dengan penggunaan alat angkut lalu lintas jalan, serta hal-hal yang menentukan jumlah pembayaran Dana yang harus diberikan.

Maka dari itu perlunya tercantum pada uraian kronologis kejadian kecelakaan dalam Laporan Polisi/Bukti Kejadian Kecelakaan Lainnya dari instansi berwenang, maka perlu dicermati terlebih dahulu apakah kecelakaan semata-mata disebabkan oleh hal-hal yang dikecualikan tersebut atau dengan kata lain, apakah hal-hal yang dikecualikan tersebut menjadi penyebab utama kecelakaan.

Adapun yang menjadi penyebab utama kecelakaan secara eksternal pengemudi adalah, Infrastruktur jalan di Kota Bengkulu, terutama di wilayah pinggiran, belum sepenuhnya mendukung keselamatan berkendara. Jalan berlubang, kurangnya penerangan, dan rambu lalu lintas yang tidak memadai menjadi tantangan utama bagi pengemudi ojek online.⁷⁹

Selain itu berdasarkan ketentuan Pasal 7 PP Nomor 18 Tahun 1965 Tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu-Lintas Jalan myatakan bahwa :

⁷⁹ Hasil analisis dari wawancara bersama para narasumber ojek online kota Bengkulu

Pasal 7.

Sumbangan-sumbangan wajib yang terhimpun merupakan dana yang disediakan untuk menutup akibat keuangan korban/ ahli-waris yang bersangkutan karena kecelakaan lalu-lintas jalan menurut ketentuan-ketentuan berdasarkan Peraturan Pemerintah ini.

Jadi Pengendara ojek online yang taat membayar pajak berhak untuk mengklaim asuransi Jasa Raharja sebagai perlindungan finansial akibat kecelakaan lalu lintas. Hal ini sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 7 Nomor 18 Tahun 1965 yang menyatakan bahwa sumbangan wajib yang terhimpun digunakan untuk menutup akibat keuangan yang dialami oleh korban atau ahli waris kecelakaan lalu lintas jalan. Oleh karena itu, pengendara ojek online yang memenuhi kewajiban pajak dapat memanfaatkan dana tersebut sebagai bentuk perlindungan terhadap risiko yang mungkin terjadi dalam menjalankan aktivitasnya, sehingga mereka dapat mendapatkan jaminan asuransi jika terjadi kecelakaan di jalan.

Jadi dapat disimpulkan, bentuk perlindungan hukum terhadap keselamatan berkendara pengemudi ojek online tidak diatur secara komprehensif dalam peraturan perundang-undangan. Namun, pelaksanaan perlindungan keselamatan berkendara yang dapat dilakukan adalah dengan memposisikan para pengemudi ojek online sebagai pengguna jalan pada umumnya. Melalui asuransi jasa raharaja, asalakan para pengemudi taat aturan berkendara dan membayarkan pajak STNK kendaraan miliknya secara tertib. Selain itu, di perlukan sinergi antara pemerintah, perusahaan aplikasi, dan pengemudi, perlindungan keselamatan dapat diwujudkan secara lebih efektif, bagi pengemudi ojek online.

BAB IV

IMPLEMENTASI PERLINDUNGAN HUKUM KESELAMATAN BERKENDARA PENGEMUDI OJEK ONLINE DI KOTA BENGKULU

Keselamatan berkendara merupakan salah satu aspek krusial dalam operasional ojek online. Sebagai moda transportasi modern berbasis teknologi, ojek online telah memberikan kontribusi signifikan dalam memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat. Namun, risiko yang dihadapi pengemudi ojek online, termasuk kecelakaan lalu lintas, memerlukan perhatian mendalam, terutama dalam konteks perlindungan hukum. Kota Bengkulu, sebagai salah satu kota dengan pertumbuhan pengguna ojek online yang cukup pesat, menghadapi tantangan dalam mengimplementasikan perlindungan hukum terhadap pengemudi ojek online. Sebab Peranan hukum di dalam masyarakat adalah sebagai sesuatu yang melindungi, memberi rasa aman, tentram dan tertib untuk mencapai perdamaian dan keadilan setiap orang. Hukum segoyanya memberikan keadilan, karena keadilan itulah tujuan dari hukum, termasuk pada pengemudi ojek online di Kota Bengkulu.⁸⁰

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 mengatur standar keselamatan berkendara, termasuk kewajiban penggunaan helm berstandar SNI dan atribut resmi yang mendukung visibilitas di jalan. Selain itu, peraturan ini mewajibkan penyedia aplikasi untuk memberikan pelatihan keselamatan kepada mitra pengemudi.

⁸⁰ Yulia Catur Lestari,dkk, *Perlindungan Hukum Driver Ojek Online Terhadap Mitra Kerja Transportasi Online*, jurnal imu hukum wijaya putra, vol 1 no 1 2023, hlm. 251

A. Implementasi Perlindungan Hukum Keselamatan Berkendara Di Kota Bengkulu Dan Kesesuaiannya Terhadap Undang- Undang Yang Berlaku

Pengemudi ojek online di Indonesia secara normatif dilindungi oleh tiga payung hukum utama, yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mengatur keselamatan dan tanggung jawab pemerintah dalam memberikan perlindungan hukum kepada pengguna jalan; Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat yang mengatur kelengkapan berkendara dan bentuk perlindungan hukum; serta Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan yang memberikan perlindungan dana kecelakaan bagi pengguna jalan sepanjang memenuhi syarat administratif. Ketiga regulasi ini menjadi dasar hukum penting bagi perlindungan pengemudi ojek online, meskipun dalam pelaksanaannya masih banyak kekurangan yang menyebabkan perlindungan hukum belum sepenuhnya dirasakan oleh mereka.

1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan terdapat 2 Pasal yang mengatur mengenai keselamatan berkendara yaitu Pasal 3 dan Pasal 203 yang berisi tujuan dan tanggung jawab pemerintah dalam memberikan perlindungan hukum terhadap pengguna jalan dalam hal ini tidak hanya melindungi ojek online namun juga pengguna jalan lainnya.

Berdasarkan tujuan dari pemberlakuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan terdapat dalam Pasal 3 Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan:

Pasal 3

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan:

- a. terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
- b. terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
- c. terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Pengaturan keselamatan berkendara sendiri diatur berdasarkan Pasal 203 UU Lalu lintas dalam Ayat 1 dan 2 menyatakan mengenai pertanggung jawaban pemerintah terhadap pengguna jalan, yang berikut;

Pasal 203

- (1) Pemerintah bertanggung jawab atas keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.
- (2) Dalam rangka melaksanakan tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pemerintah melakukan upaya untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, yang meliputi:
 - a. penetapan standar keselamatan kendaraan bermotor,
 - b. pembangunan fasilitas keselamatan,
 - c. manajemen dan rekayasa lalu lintas,
 - d. penyediaan sistem informasi keselamatan lalu lintas, dan
 - e. pendidikan dan pelatihan keselamatan lalu lintas.

Berlandaskan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya Pasal 3 huruf d dan Pasal 203, pemerintah memiliki tanggung jawab untuk menjamin keselamatan lalu lintas dan memberikan perlindungan hukum kepada seluruh pengguna

jalan, termasuk pengemudi ojek online. Namun, pelaksanaan ketentuan ini di Kota Bengkulu masih belum berjalan secara optimal. Karena belum terdapat regulasi daerah ataupun program khusus dari Pemerintah Kota Bengkulu yang secara konkret mengatur atau melindungi profesi ojek online.

Selain itu, tidak adanya koordinasi antara pemerintah daerah dan penyedia layanan transportasi daring menyebabkan banyak pengemudi ojek online tidak tercover oleh perlindungan hukum yang layak ketika terjadi kecelakaan atau konflik dengan penumpang maupun pengguna jalan lain. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun secara normatif perlindungan hukum telah diatur dalam undang-undang, implementasinya di lapangan, khususnya di Kota Bengkulu, belum menyentuh realitas dan kebutuhan para pengemudi ojek online secara menyeluruh.

2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat. Dalam peraturan ini memberikan perlindungan sedikit lebih rinci terhadap pengemudi ojek online.

Pasal 2

Peraturan Menteri ini dimaksudkan untuk memberikan perlindungan keselamatan bagi penggunaan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat yang dilakukan

- a. dengan aplikasi berbasis teknologi informasi; dan
- b. tanpa aplikasi berbasis teknologi informasi

Berdasarkan, Pasal 4 Permenhub Perlindungan keselamatan berkendara, yang menyatakan mengenai standarisasi dari pengemudi ojek online yang dilindungi secara hukum sebagai berikut;

Pasal 4

Pemenuhan aspek keselamatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (2) huruf a paling sedikit harus memenuhi ketentuan sebagai berikut:

- a. Pengemudi dalam keadaan sehat;
- b. Pengemudi menggunakan kendaraan bermotor dengan Surat Tanda Kendaraan Bermotor yang masih berlaku;
- c. Pengemudi memiliki Surat Izin Mengemudi C;
- d. Pengemudi memiliki Surat Izin Mengemudi D untuk mengemudikan kendaraan khusus bagi penyandang disabilitas;
- e. Pengemudi mematuhi tata cara berlalu lintas di jalan;
- f. Pengemudi tidak membawa penumpang melebihi dari 1 (satu) orang;
- g. Pengemudi menguasai wilayah operasi;
- h. Pengemudi menggunakan kendaraan yang memenuhi persyaratan teknis sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
- i. Pengemudi melakukan pengecekan terhadap kendaraan yang akan dioperasikan;
- j. Pengemudi melakukan perawatan kendaraan sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan dalam buku perawatan yang dikeluarkan oleh Agen Pemegang Merek;
- k. Pengemudi mengendarai sepeda motor dengan wajar dan penuh konsentrasi;
- l. Pengemudi
 - 1. memakai jaket dengan bahan yang dapat
 - 2. memantulkan cahaya disertai dengan identitas
 - 3. menggunakan celana panjang;

4. menggunakan sepatu;
 5. menggunakan sarung tangan; dan
 6. membawa jas hujan; dan
- m. Pengemudi dan penumpang menggunakan helm standar nasional Indonesia.

Selain itu berdasarkan ketentuan Pasal 16 Ayat 1 dan 2 yang menyatakan bahwa;

Pasal 16

- (1) Pelindungan masyarakat dalam pelayanan penggunaan Sepeda Motor untuk kepentingan masyarakat diberikan terhadap:
 - a. Penumpang; dan
 - b. Pengemudi.
- (2) Pelindungan terhadap Penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a paling sedikit meliputi:
 - a. keselamatan dan keamanan;
 - b. kenyamanan;
 - c. kepastian mendapatkan layanan;
 - d. layanan pengaduan dan permasalahan Penumpang; penyelesaian
 - e. kepastian biaya jasa sesuai dengan atau tertera dalam aplikasi; dan kesepakatan
 - f. kepastian mendapatkan santunan kecelakaan.
- (3) Pelindungan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b diberikan terhadap Pengemudi Sepeda Motor untuk kepentingan masyarakat yang dilakukan dengan aplikasi berupa; kepastian mendapatkan perlindungan jaminan sosial ketenagakerjaan dan jaminan sosial kesehatan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat, seharusnya pengemudi ojek online mendapatkan perlindungan hukum yang jelas dan menyeluruh. Namun dalam pelaksanaannya di Kota Bengkulu, ketentuan ini belum dijalankan secara optimal. Pasal 4 hanya mengatur mengenai kelengkapan berkendara, seperti helm, jaket, dan atribut keselamatan lainnya, yang menjadi syarat agar pengemudi dapat memperoleh

perlindungan hukum apabila terjadi kecelakaan. Namun kenyataannya, sosialisasi dan pengawasan terhadap pemenuhan kelengkapan ini masih sangat minim, sehingga banyak pengemudi ojek online yang belum menyadari pentingnya aspek tersebut dalam kaitannya dengan perlindungan hukum.

Lebih lanjut, Pasal 16 ayat (3) menyatakan bahwa perlindungan hukum diberikan kepada pengguna dan pengemudi, namun implementasinya justru bergantung pada kebijakan masing-masing perusahaan aplikasi. Di Kota Bengkulu, hal ini menimbulkan ketidakpastian hukum bagi para pengemudi ojek online karena bentuk perlindungan yang diberikan tidak seragam dan tidak sepenuhnya berpihak kepada pengemudi. Sebagian besar perusahaan aplikasi hanya memberikan perlindungan terbatas dalam bentuk asuransi kecelakaan dengan syarat-syarat tertentu, dan tidak menjangkau persoalan hukum lain seperti sengketa dengan penumpang atau kasus kriminal di jalan. Akibatnya, pengemudi ojek online tetap berada dalam posisi rentan, tanpa jaminan perlindungan hukum yang pasti dari pemerintah sebagaimana diamanatkan oleh peraturan tersebut.

3. Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan

Selain itu berdasarkan ketentuan PP Nomor 18 Tahun 1965 Tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu-Lintas Jalan dalam Pasal 7 menyatakan bahwa :

Pasal 7.

Sumbangan-sumbangan wajib yang terhimpun merupakan dana yang disediakan untuk menutup akibat keuangan korban/ ahli-waris yang bersangkutan karena kecelakaan lalu-lintas jalan menurut ketentuan-ketentuan berdasarkan Peraturan Pemerintah ini.

Dalam hal ini PT. Jasa Raharja memberikan kepastian jaminannya berdasarkan undang-undang pasal 17 ayat (2) PP Nomor 18 Tahun 1965 Tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu-Lintas Jalan yang menyatakan bahwa untuk membuktikan keabsahan tuntutan dana santunan cukup didasarkan pada bukti-bukti sebagaimana dimaksud dalam pasal tersebut yang antara lain adalah proses verbal polisi lalu lintas;

Puntutan dana santunan, proses verbal polisi lalu lintas digunakan untuk membuktikan.⁸¹

Pasal 17

- (1) Kecuali hal-hal yang ditentukan dalam ayat-ayat di bawah ini, untuk tuntutan-tuntutan atas pembayaran Dana berdasarkan Undang-undang No. 34 tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan dan Peraturan ini, berlaku peraturan pembuktian menurut hukum acara perdata biasa.
- (2) Untuk pembuktian keabsahan sesuatu tuntutan terhadap Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan, wajib diserahkan surat-surat bukti sebagai berikut:

a. Dalam hal kematian:

1. Proses-verbal polisi lalu-lintas atau pihak berwenang lain tentang kecelakaan yang telah terjadi dengan alat angkut lalu lintas jalan yang bersangkutan, yang mengakibatkan kematian pewaris si penuntut;
2. Keputusan hakim atau pihak berwenang lain yang berwenang tentang pewarisan yang bersangkutan;
3. Surat keterangan dokter dan bukti lain yang dianggap perlu guna pengesahan fakta kematian yang terjadi, hubungan sebab-akibat

⁸¹ Peraturan Pemerintah No. 18 Tahun 1965 tentang Penyelenggaraan Jaminan Kecelakaan Lalu Lintas Jalan

kematian tersebut dengan penggunaan alat angkut lalu lintas jalan, serta hal-hal yang menentukan jumlah pembayaran Dana yang harus diberikan berdasarkan Peraturan Pemerintah ini.

b. Dalam hal cacat tetap atau cedera:

1. Proses-verbal polisi lalu-lintas atau pihak berwenang lain tentang kecelakaan yang telah terjadi dengan alat angkut lalu lintas jalan yang bersangkutan, yang mengakibatkan cacat tetap atau cedera pada si penuntut;
2. Surat keterangan dokter tentang divisi cacat tetap atau cedera yang terjadi sebagai akibat kecelakaan lalu lintas jalan seperti dimaksud pada sub-ayat 1 di atas;
3. Surat-surat bukti lain yang dianggap perlu guna pengesahan fakta cacat tetap atau cedera yang terjadi, hubungan sebab-akibat antara cacat tetap atau cedera tersebut dengan penggunaan alat angkut lalu lintas jalan, serta hal-hal yang menentukan jumlah pembayaran Dana yang harus diberikan.

Jadi, dalam Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan, perlindungan yang diberikan hanya berlaku bagi pengguna jalan secara umum, dengan syarat-syarat tertentu. Perlindungan dari dana kecelakaan ini hanya dapat diberikan apabila korban dapat membuktikan bahwa kecelakaan yang dialaminya bukan disebabkan oleh kesalahannya sendiri. Selain itu, kendaraan yang terlibat dalam kecelakaan juga harus dalam kondisi taat membayar pajak, khususnya iuran wajib yang disetor ke Jasa Raharja melalui pembayaran pajak kendaraan bermotor.

Dengan demikian, ketentuan ini menyisakan celah perlindungan bagi pengemudi ojek online, terutama apabila mereka tidak memenuhi syarat administratif tersebut. Dalam praktiknya di Kota Bengkulu, banyak pengemudi ojek online yang belum mendapatkan sosialisasi mengenai ketentuan ini, atau tidak menyadari pentingnya kepatuhan administrasi

seperti pajak kendaraan untuk dapat memperoleh perlindungan dari dana kecelakaan. Akibatnya, ketika terjadi kecelakaan, mereka sering kali tidak dapat mengakses dana kompensasi karena tidak memenuhi persyaratan yang telah ditentukan. Hal ini menunjukkan bahwa perlindungan hukum yang bersifat administratif ini masih belum berpihak sepenuhnya kepada kelompok rentan seperti pengemudi ojek online yang seharusnya mendapat perhatian lebih dari pemerintah daerah maupun pusat.

B. Implementasi Perlindungan Hukum Keselamatan Berkendara Pengemudi Ojek Online Di Kota Bengkulu berdasarkan Prespektif Masyarakat Dan Penumpang

Implementasi perlindungan hukum keselamatan berkendara pengemudi ojek online di Kota Bengkulu berdarakan Prespektif Kasus di lapangan. Peneliti dalam hal ini mengambil 2 kasus yang terjadi di kota Bengkulu;

Salah satu contoh kasusnya terjadi di Bengkulu belum lama ini Kecelakaan Ojek Online (Grab) di Bengkulu. Pada Minggu subuh, 30 Juni 2024, kecelakaan tragis terjadi di Jalan Ahmad Yani, Kelurahan Kebun Keling, Kota Bengkulu, tepatnya di depan Kantor Bank Fadhillah. Kecelakaan tersebut melibatkan dua sepeda motor dan menewaskan seorang pedagang bernama Rohayati (41), warga Kelurahan Rawa Makmur, Kota Bengkulu. Rohayati, yang dibonceng oleh seorang pengemudi ojek online, mengalami luka berat dengan patah tangan dan kaki sebelum akhirnya meninggal dunia di RS Bhayangkara, sedangkan pengemudi ojek online

Ismail (45) mengalami luka serius,⁸² yang mana baik penumpang ataupun pengemudi ojek online tersebut tidak mendapatkan santunan ataupun asuransi dari pihak penyedia layanan.

Dalam wawancara dengan dengan anak korban Rohayati yaitu Yanto 24 tahun di mengatakan bahwa keluarga tidak mendapatakan santunan ataupun asuransi dari pihak penyedia layanan, sebab saya lulusan smp dan tidak tau bagaimana cara mengurus hal demikian.⁸³

Begitupun saat peneliti bertemu pak Ismail (45) meskipun mengalami patah kaki namun di masih tetap aktif menarik ojek online grab. Saat saya menanyakan mengenai perlindungan hukum yang di dapatkan, maka pak rohmadi menyampaikan bahwa ia tidak mendapatkan santunan ataupun asuransi dari pihak penyedia layanan, namun di rumah sakit, pihak dari Perkumpulan Keluarga Ojek Online kota Bengkulu memberikan santuan pribadi sumabangan dari teman-teman sejawat sesama ojek online 1 juta rupiah.⁸⁴

Kasus kedua berikutnya yang di alami oleh pengemudi ojek online, Pada sabtu 11 Maret 2024, sebuah insiden kecelakaan terjadi di wilayah Provinsi Bengkulu yang melibatkan seorang pengemudi Maxim bernama Rio Santotoso (24) dan penumpangnya bernama Haris Dermawan (18). Kecelakaan bermula saat keduanya sedang dalam perjalanan menuju titik

⁸² RBTVcamkoha.com, Penumpang Ojol Tewas, Tabrakan di Pertigaan Mapolresta Bengkulu, <https://rbtv.disway.id/read/56387/penumpang-ojol-tewas-tabrakan-di-pertigaan-mapolresta-bengkulu>, diakses pada 3 Oktober 2024

⁸³ Hasil wawancara dengan yanto 21 tahun anak dari korban kecelakaan yang melibatkan ojek online, wawancara di lakukan pada, rabu 26. Febuari, 2025

⁸⁴ Hasil wawancara dengan Ismail (45) tahun pengemudi ojek online garb yang mengalami kecelakaan, wawancara di lakukan pada rabu 26. Febuari, 2025

antar, namun sesaat sebelum tiba di lokasi, kendaraan mereka ditabrak oleh sebuah mobil yang melaju dengan kecepatan tinggi. Akibat tabrakan tersebut, Rio Santotoso mengalami dislokasi pada bagian pinggul hingga tak sadarkan diri, sementara Haris Dermawan mengalami dislokasi pada bagian kaki. Menanggapi kejadian itu, Perkumpulan Keluarga Ojek Online Kota Bengkulu melalui pihak Maxim Bengkulu memberikan santunan kepada para korban, yakni sebesar Rp 6.269.400 untuk Rio Santotoso dan Rp 7.325.700 untuk Haris Dermawan. Head of Subdivision Maxim Bengkulu, RM Astra Purbaya, menyampaikan harapan agar kedua korban dapat segera pulih serta mengingatkan bahwa santunan diberikan selama insiden tidak disebabkan oleh kelalaian pengemudi Maxim.⁸⁵

Dalam wawancara dengan Rio Santotoso, pengemudi ojek online Maxim pada 20 April 2025 menyampaikan bahwa dirinya tidak menyangka akan mengalami insiden seberat itu. Menurut pengakuannya, saat itu ia telah mengemudikan kendaraan sesuai dengan prosedur keselamatan, termasuk mengenakan helm dan menjaga kecepatan. Namun, tiba-tiba sebuah mobil dari arah berlawanan melaju kencang dan menabrak motornya. Ia mengaku kecewa karena tidak ada perlindungan hukum secara langsung dari negara terkait insiden ini, meskipun kecelakaan tersebut bukan akibat kelalaiannya. Dalam hal ini pihak Maxim memberikan santunan, Rio berharap agar ke

⁸⁵ Bengkuluinteraktif.com, [tps://www.bengkuluinteraktif.com/pengemudi-dan-pengguna-maxim-di-bengkulu-terima-santunan-kecelakaan-dari-Maxim](https://www.bengkuluinteraktif.com/pengemudi-dan-pengguna-maxim-di-bengkulu-terima-santunan-kecelakaan-dari-Maxim), di akses pada 21 April 2025

depannya ada jaminan perlindungan hukum yang jelas bagi pengemudi ojek online, khususnya saat mereka sedang bekerja di jalan raya.⁸⁶

Sementara itu, Dalam wawancara dengan Haris Dermawan (18) selaku penumpang pada 21 April 2025, ia mengungkapkan pentingnya perlindungan hukum terhadap korban kecelakaan lalu lintas, baik pengemudi maupun penumpang. Ia merasa bersyukur karena menerima santunan dari pihak perusahaan, namun menyoroti bahwa tidak semua kasus kecelakaan mendapatkan perhatian yang serupa sebab tergantung dari kebijakan aplikasinya.⁸⁷

Berdasarkan perspektif penumpang Ojek Online Kota Bengkulu peneliti mewawancarai seorang pengguna aplikasi Ojek Online dalam wawancara dengan Nursita (41), ia mengungkapkan rasa kecewanya terhadap kurangnya perlindungan dari pihak penyedia layanan. Menurutnya, ketika terjadi kecelakaan yang melibatkan penumpang, tanggung jawab sepenuhnya jatuh pada pengemudi. Padahal, pengemudi ojek online mayoritas berasal dari kalangan menengah ke bawah, yang bekerja keras setiap hari untuk memenuhi kebutuhan hidup. Hal ini tentu saja membebani mereka, apalagi jika sampai harus menanggung biaya atau konsekuensi dari kecelakaan yang terjadi.⁸⁸

Ibu Sita juga menyoroti ketidakadilan dalam sistem ini, karena pengemudi yang biasanya sudah dalam kondisi finansial yang terbatas, harus

⁸⁶ Hasil wawancara dengan Rio Santotoso, pengemudi ojek online Maxim pada 20 April 2025

⁸⁷ Hasil wawancara dengan Haris Dermawan (19) selaku penumpang pada 21 April 2025,

⁸⁸ Hasil wawancara dengan Nursita (41), seorang pengguna aplikasi ojek online kota Bengkulu, wawancara dilakukan pada, Selasa 15 April, 2025

menghadapi risiko yang sangat besar tanpa adanya jaminan atau perlindungan yang memadai. Sebagai konsumen, ia berharap ada perubahan dalam kebijakan layanan ojek online yang memberikan perlindungan lebih bagi pengemudi, serta kejelasan hak dan kewajiban antara kedua belah pihak. Perlindungan semacam ini dianggap penting untuk menjaga kesejahteraan pengemudi sekaligus memastikan keselamatan penumpang.⁸⁹

C. Implementasi Perlindungan Hukum Keselamatan Berkendara Pengemudi Ojek Online Di Kota Bengkulu Dari Prespektif Aspirasi Pengendara

Dari lain sisi kita dapat melihat implementasinya dari aspirasi Aspirasi Pengemudi ojek online dari prespektif rekan sesama pengemudi, dalam hal ini adalah Persatuan Keluarga Ojek Online Bengkulu, yang merupakan sebuah komunitas wadah bagi para ojek online kota bengkulu dalam menyampaikan aspirasinya.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Lukman Heryansa, seorang pengemudi ojek online Grab di Kota Bengkulu, berbagi pengalamannya tentang perlindungan yang ia terima selama menjalani profesi ini. Menurut Lukman, Grab cukup peduli terhadap keselamatan mitra pengemudinya dengan menyediakan pelatihan berkala tentang keselamatan berkendara dan memberikan asuransi kecelakaan untuk perjalanan yang dipesan melalui aplikasi. Selain itu, pihak Grab sering mengingatkan mitra melalui notifikasi di aplikasi untuk mematuhi peraturan lalu lintas dan menjaga keselamatan penumpang. Meskipun merasa bahwa upaya ini cukup membantu, Lukman

⁸⁹ Ibid

berharap pelatihan yang diberikan tidak hanya bersifat teoritis tetapi juga mencakup praktik langsung untuk menghadapi situasi darurat di jalan.⁹⁰

Namun, ketika ditanya tentang perlindungan dari pemerintah, Lukman mengaku kurang mendapatkan informasi yang jelas. Ia menyadari adanya aturan atau undang-undang yang mengatur perlindungan bagi pengemudi ojek online, tetapi akses terhadap informasi tersebut dirasakannya masih minim. Lukman berharap pemerintah lebih aktif memberikan edukasi langsung kepada para pengemudi, baik terkait hak-hak mereka maupun peraturan yang harus dipatuhi. Selain itu, ia juga menekankan pentingnya perbaikan infrastruktur jalan, terutama di Kota Bengkulu, yang masih memiliki banyak jalan berlubang dan minim rambu lalu lintas, sehingga dapat meningkatkan keselamatan bagi pengemudi seperti dirinya.⁹¹

Berdasarkan hasil wawancara dengan narasumber kedua yaitu bapak Mulyono Aji (41), seorang pengemudi ojek online Maxim di Kota Bengkulu, menyampaikan pandangannya mengenai perlindungan hukum yang diberikan kepada pengemudi ojek online. Menurut pak Mulyono, dia kurang mengetahui tentang regulasi tentang perlindungan hukum terhadap ojek online tersebut, namun baginya implementasi dari regulasi tersebut masih belum sepenuhnya memenuhi kebutuhan pengemudi, ia menekankan bahwa meskipun ada jaminan keselamatan melalui asuransi, dalam kenyataannya proses klaim sering kali tidak berjalan dengan mudah atau tidak mencakup seluruh kerugian yang dialami pengemudi. "Kami sering menghadapi berbagai risiko di jalanan,

⁹⁰ Hasil wawancara dengan Lukman heryansa (28) pengemudi Ojek Online garb kota Bengkulu, pada senin 23 Desember 2024

⁹¹ ibid

namun perlindungan yang ada masih terbatas dan belum sepenuhnya memberikan rasa aman," ujarnya. Mulyono juga menyebutkan bahwa ketidakpastian pendapatan, terutama di masa-masa sulit seperti penurunan jumlah pesanan atau kenaikan harga bahan bakar, turut menjadi faktor yang memperburuk kondisi pekerjaan pengemudi ojek online.⁹²

Berdasarkan hasil wawancara dengan Muhammad Saryono (38), Perwakilan dari Perkumpulan Keluarga Ojek Online Kota Bengkulu, menjelaskan bahwa pengemudi ojek online di Kota Bengkulu memperoleh perlindungan dari pihak penyedia layanan dan pemerintah. Setiap pengemudi yang tergabung dalam platform ojek online mendapatkan asuransi otomatis yang mencakup risiko kecelakaan, baik selama perjalanan dengan penumpang maupun pengantaran barang. Meskipun demikian, Saryono menekankan bahwa perlindungan tersebut masih memerlukan perbaikan, terutama dalam hal jangkauan dan kualitas layanan asuransi yang dapat memberikan rasa aman lebih bagi pengemudi.

Selain itu, Saryono juga berperan penting dalam mengarahkan pengemudi yang menjadi korban kecelakaan untuk mendapatkan bantuan dari PT. Jasa Raharja. Ia aktif membantu korban dengan memberikan informasi mengenai cara melapor dan mengajukan klaim asuransi, serta memfasilitasi pengemudi untuk datang ke kantor PT. Jasa Raharja untuk mendapatkan polis asuransi yang sesuai. Melalui langkah ini, Perkumpulan Keluarga Ojek Online Kota Bengkulu berusaha memastikan bahwa pengemudi ojek online

⁹² Hasil wawancara dengan Mulyono aji (41) pengemudi Ojek Online maxim kota Bengkulu, pada senin 23 Desember 2024

mendapatkan hak-hak mereka dengan cara yang tepat dan sesuai ketentuan yang berlaku.⁹³

Dalam penelitian ini, ditemukan adanya perbedaan penanganan antara driver Grab dan Maxim yang mengalami kecelakaan. Driver Grab, sebagai pengemudi dari platform transportasi yang lebih besar, tidak mendapatkan santunan atau kompensasi dari pihak penyedia layanan ketika mengalami kecelakaan. Hal ini terjadi karena kebijakan dan perlindungan hukum yang tidak memadai bagi pengemudi yang tergabung dalam layanan Grab, yang belum memiliki regulasi yang jelas mengenai tanggung jawab terhadap kecelakaan yang melibatkan pengemudi.

Sebaliknya, driver Maxim sebagai pengemudi dari platform transportasi yang lebih mapan, mendapatkan santunan atau kompensasi dari pihak penyedia layanan ketika mengalami kecelakaan. Maxim sudah memiliki sistem perlindungan yang lebih terstruktur, termasuk adanya asuransi atau jaminan yang ditawarkan kepada para pengemudi. Kebijakan ini memberikan rasa aman dan perlindungan hukum bagi pengemudi Maxim yang mengalami kecelakaan, yang membuat mereka merasa lebih terlindungi dibandingkan dengan pengemudi Grab.

Perbedaan penanganan ini menyebabkan ketidakpastian hukum yang dapat merugikan para pengemudi, terutama bagi pengemudi Grab yang tidak mendapatkan santunan atau perlindungan hukum yang jelas. Ketidakjelasan ini memunculkan potensi ketidakadilan dan ketidakpastian bagi para pengemudi

⁹³ Hasil wawancara dengan Muhamamd Saryono (38) Perwakilan dari Asosiasi Ojek Online kota Bengkulu, pada senin 23 Desember 2024

dalam menjalankan profesinya. Oleh karena itu, hal ini membutuhkan campur tangan pemerintah untuk membuat aturan yang lebih jelas dan seragam dalam memberikan perlindungan hukum bagi pengemudi di semua platform transportasi, agar hak-hak mereka terlindungi dengan baik dalam situasi apapun, termasuk saat kecelakaan.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Secara hukum perlindungan pengemudi ojek online di Kota Bengkulu, dapat di lihat dari ketentuan Perlindungan hukum mengenai keselamatan berkendara dapat kita lihat dari beberapa aspek yang terkandung dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan, serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat. Namun justru pelaksanaan perlindungan hukumnya justru di atur secara umum berdasarkan PP Nomor 18 Tahun 1965 Tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu-Lintas, dengan memposisikan para pengemudi ojek online sebagai pengguna jalan pada umumnya. melalui asuransi jasa raharaja, dengan syarat pengemudi tersebut sudah taat aturan berkendara dan membayarkan pajak STNK kendaraan miliknya secara tertib.
2. Implementasi perlindungan hukum keselamatan berkendara pengemudi ojek online di Kota Bengkulu, baik berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan, ataupun Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat. tidak dilaksanakan secara optimal karena

perlindungan yang di berikan terhadap ojek online Bengkulu masih sesuai dengan kebijakan masing-masing aplikasi sehinga menimbulkan ketidak pastian hukum dalam pelksaaan perlindungan ojek online kota Bengkulu.

B. Saran

1. Diharapkan pemerintah pusat dapat merumuskan regulasi khusus yang secara tegas mengatur dan melindungi pengemudi ojek online sebagai bagian dari sektor transportasi informal.
2. Diharapkan Pemerintah Kota Bengkulu dapat menyusun peraturan daerah (perda) khusus agar pelaksanaan perlindungan bagi pengemudi ojek online dapat berjalan secara terarah dan sesuai dengan kebutuhan lokal.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

Abdulkadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum*, PT. Citra Aditya Bhakti, Bandung, 2004.

Achmad Ali, *Menguak Tabir Hukum (Suatu Kajian Filosofis dan Sosiologis)*, Penerbit Toko Gunung Agung, Jakarta, 2002,

Al Arif dan M. Nur Rianto, *Lembaga Keuangan Syariah Suatu Kajian Teoritis Praktik*, CV Pustaka Setia, Bandung, 2012.

Cst Kansil, dkk, *Kamus Istilah Hukum*, Tanpa Penerbit, Jakarta, 2009

Diana Halim Koentjoro, *Hukum Administrasi Negara*, Bogor, Ghalia Indonesia, 2004.

Dominikus Rato, *Filsafat Hukum: Mencari, Memahami, dan Memahami Hukum*, Laksbang Pressindo, Yogyakarta, 2010

Emmy Pangaribuan Simanjuntak, *Hukum Pertanggungan* (Pokok-pokok Pertanggungan Kerugian, Kebakaran dan Jiwa), Seleksi Hukum Dagang, Fakultas Hukum UGM, Yogyakarta, 1982.

Encik Muhammad Fauzan, *Hukum Tata Negara Indonesia*, Setara Press, Malang, 2017.

Hestu Cipto Handayono, *Hukum Tata Negara Indonesia Menuju Konsolidasi Sistem Demokrasi*, Universitas Atma Jaya, Jakarta, 2009

Julius R. Latumaerissa, *Bank dan Lembaga Keuangan Lain*, Salemba Empat, Jakarta, 2011.

M. Tahir Azhari, *Negara Hukum : Suatu Studi tentang Prinsip-prinsip Dilihat Dari Segi Hukum Islam, Implementasinya Pada Periode Negara Madinah dan Masa Kini*, Bulan Bintang, Jakarta, 2005,

Maria Farida Indrati, *Ilmu Perundang-undangan (Dasar-Dasar dan Pembentukannya)*, Kansius, Jakarta, 2008.

Moch. Isnaeni, *Pengantar Hukum Jaminan Kebendaan*, Revka Petra, Media Surabaya, 2016.

Mutia Rahmi, *Pemikiran Tentang Negara Hukum*, Universitas Ekasakti Padang, Sumatera Utara, 2018.

Peter Mahmud Marzuki, *Metode Penelitian Hukum Normatif*, Cipta Raksa, Jakarta, 2008.

Peter Mahmud Marzuki, *Pengantar Ilmu Hukum*, Kencana, Jakarta, 2008.

Ridwan Tjandra, *Hukum Sarana Pemerintahan*, Cahaya Atma Pustaka, Jakarta, 2014

Salim HS, *Perkembangan Hukum Kontrak di Luar KUH Perdata (Buku I)*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2006.

Soerjono Soekanto, *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat*, PT RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2010.

Sri Redjeki Hartono, *Hukum Perusahaan dan Perusahaan Asuransi*, Sinar Grafika, Jakarta, 2001.

Syamsul Arifin, *Pengantar Hukum Indonesia*, Medan:Medan area University Press,2012.

Teguh Prasetyo, *Membangun Hukum Berdasarkan Pancasila*, Rajawali Pers, Bandung, 2014.

Widiyatmoko, *Perbedaan Antara Perjanjian Kemitraan dan Perjanjian Kerja dalam Perspektif Hukum Perdata dan Hukum Ketenagakerjaan*, Penerbit Lentera, Yogyakarta, 2018.

B.Jurnal

Achmad Irwan Hamzani, *Menggagas Indonesia Sebagai Negara Hukum Yang Membahagiakan Rakyatnya*, Yustisia Edisi 90 September - Desember 2014.

Cintya Qonitatillah, *Penggunaan Ojek Online di Kota Malang Perspektif Hukum Islam* (Skripsi), Malang: Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim, 2018.

Dhevi Nayasari Sastradinata, *Aspek Pertanggung Jawaban Pengemudi Ojek Online Dalam Kasus Kecelakaan Yang Melibatkan Penumpang Dilihat*

Dari Hukum Perlindungan Konsumen, Jurnal Independent Fakultas Hukum, 2019.

Dimas Bagus Wicaksono, *Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Go-Jek (Layanan Transportasi Dengan Aplikasi Online) Dalam Perjanjian Aplikasi Go-Jek Berdasarkan Pasal 1320 KUHP*erdata, Judistita Jurnal Hukum, vol. 1, no. 2, 2017.

Hanifah Sartika Putri. "Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan dan Keamanan Pengemudi Ojek Online untuk Kepentingan Masyarakat." *Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia*, Volume 1, Nomor 3, 2019.

Nova Mega Muryatma, "Hubungan Antara Faktor Keselamatan Berkendara Dengan Perilaku Keselamatan," *Jurnal Promkes*, Vol. 5 No. 2, Desember 2017.

Nova Mega Muryatma, *Hubungan Antara Faktor Keselamatan Berkendara Dengan Perilaku Keselamatan*, Jurnal Promkes Vol. 5 No. 2 Desember 2017.

Puspitasari, A. D. & Hendrati, L. Y., "Hubungan Antara Faktor Pengemudi dan Faktor Lingkungan Dengan Kepatuhan Mengendarai Sepeda Motor." *Jurnal Berkala Epidemiologi*, Vol I No (2), 2013.

Puspitasari, A. D. & Hendrati, L. Y., *Hubungan Antara Faktor Pengemudi dan Faktor Lingkungan Dengan Kepatuhan Mengendarai Sepeda Motor*, Jurnal Berkala Epidemiologi, vol. I no. 2, 2013.

Sinthiarahma Felyna Megawati. "Perlindungan Hukum Bagi Driver Ojek Online Terhadap Pembatalan Sepihak Oleh Konsumen Yang Tidak Beritikad Baik." *Jurnal Hukum Adigma*, Volume 3, Nomor 2, Desember 2020.

Siti Maryam, *Bentuk Perusahaan Jasa Angkutan Sewa Khusus Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018*, Hukum dan Dinamika Masyarakat vol. 17, no. 1, 2019.

Tri Rahayu Utami, dkk, *Rekonstruksi Peran Pemerintah Dalam Memberikan Perlindungan Hukum Bagi Pengemudi Transportasi Online*, Administrative Law & Governance Journal, Volume 3 Issue 4, November 202

Yulia Catur Lestari,dkk, *Perlindungan Hukum Driver Ojek Online Terhadap Mitra Kerja Transportasi Online*, jurnal imu hukum wijaya putra, vol 1 No 1 2023.

C. Undang-Undang

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah No. 18 Tahun 1965 tentang Penyelenggaraan Jaminan Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat

D. Website

Arief Abdullah, 2019, *Regulasi Pemberian Izin Usaha Ojek Online*, ResearchGate, Oktober 2019, <https://www.researchgate.net/publication/336890578>, diakses pada 25 Desember 2024.

Bengkulutribun"Tekan Angka Kecelakaan Lalu Lintas, Kemenhub Ajak Masyarakat Beralih ke Transportasi Umum dan Utamakan Keselamatan Berkendara," Tribun Bengkulu, <https://bengkulu.tribunnews.com/2024/03/25/tukang-ojek-ditemukan-meninggal-di-sekitar-ptm-kota-bengkulu-usai-antar-penumpang>.

Ihsanudin, 2018, *MK Tolak Akui Ojek Online Sebagai Angkutan Umum*, <https://nasional.kompas.com/read/2018/06/28/17561341/mk-tolak-akui-ojek-online-sebagai-angkutan-umum>, diakses pada 25 Desember 2024.

Kementerian perhubungan republik indonesia, Tekan Angka Kecelakaan Lalu Lintas, Kemenhub Ajak Masyarakat Beralih ke Transportasi Umum dan Utamakan Keselamatan Berkendara, <https://dephub.go.id/post/read/%E2%80%8Btekan-angka-kecelakaan-lalu-lintas,-kemenhub-ajak-masyarakat-beralih-ke-transportasi-umum-dan-utamakan-keselamatan-berkendara>,

Mahkamah Agung RI. "Gagasan Negara Hukum." <https://www.pn-gunungsitoli.go.id/artikel/gagasan-negara-hukum-indonesia>,

Muhammad Choirul Anwar, 2019, *Ojol Menjamur, Akankah Motor Menjadi Angkutan Publik?*, <https://www.cnbcindonesia.com/tech/20190920194732-37-101136/ojol->

menjamur-akankah-motor-menjadi-angkutan-publik, diakses pada 25 Desember 2024.

RBTVcamkoha.com, Penumpang Ojol Tewas, Tabrakan di Pertigaan Mapolresta Bengkulu, <https://rbtv.disway.id/read/56387/penumpang-ojol-tewas-tabrakan-di-pertigaan-mapolresta-bengkulu>,

Tesis hukum. com, pengertian perlindungan hukum, <http://tesishukum.com/pengertian-perindungan-hukum>

Vincent Febian Thomas, 2019, *Alasan Kemenhub Sebut Ojek Online Sulit Jadi Angkutan Umum*, <https://tirto.id/alasan-kemenhub-sebut-ojek-online-jadi-angkutan-umum-elws>, diakses pada 25 Desember 2024.

Wawancara

Hasil wawancara dengan Lukman Heryansa (28), pengemudi Ojek Online Garb Kota Bengkulu, pada Senin, 23 Desember 2024.

Hasil wawancara dengan Mulyono Aji (41), pengemudi Ojek Online Maxim Kota Bengkulu, pada Senin, 23 Desember 2024.

Hasil wawancara dengan Muhammad Saryono, Perwakilan dari Perkumpulan Keluarga Ojek Online Kota Bengkulu, pada Senin, 23 Desember 2024.

LAMPIRAN



Ismail (45) tahun pengemudi ojek online garb



yanto 21 tahun anak dari korban kecelakaan yang melibatkan ojek online,



Haris Dermawan (19) selaku penumpang



Rio Santotoso, pengemudi ojek online Maxim



Lukman heryansa (28) pengemudi Ojek Online garb



dengan Mulyono aji (41) pengemudi Ojek Online maxim kota Bengkulu,



Muhamamd Saryono (38) Perwakilan dari Asosiasi Ojek Online kota Bengkulu