

**PERLINDUNGAN HUKUM ATAS KESEHATAN MENTAL PENGEMUDI
TRANSPORTASI ONLINE DALAM KONTEKS REGULASI
KEMITRAAN DIGITAL**

***LEGAL PROTECTION FOR THE MENTAL HEALTH OF ONLINE
TRANSPORTATION DRIVERS IN THE CONTEXT OF DIGITAL
PARTNERSHIP REGULATIONS***

Naila Shafa Salsabila dan Ali Imron

Fakultas Syari'ah dan Hukum Universitas Islam Negeri Walisongo

Korespondensi Penulis : nailashafa04@gmail.com, ali.imron@walisongo.ac.id

Citation Structure Recommendation :

Salsabila, Naila Shafa dan Ali Imron. *Perlindungan Hukum atas Kesehatan Mental Pengemudi Transportasi Online dalam Konteks Regulasi Kemitraan Digital*. Rewang Rencang : Jurnal Hukum Lex Generalis. Vol.6. No.12 (2025).

ABSTRAK

Penelitian ini menganalisis konstruksi hukum kemitraan dalam Permenhub Nomor 12 Tahun 2019 terkait perlindungan hak normatif pengemudi transportasi daring di tengah ketidakjelasan regulasi. Menggunakan metode normatif doktrinal dengan pendekatan perundang-undangan dan literatur, hasilnya menunjukkan bahwa konsep kemitraan dalam Permenhub belum sesuai dengan realitas kerja digital berbasis algoritma. Ketimpangan kekuasaan antara platform dan pengemudi menimbulkan tekanan psikososial serta ketidakpastian ekonomi. Oleh karena itu, diperlukan reformasi hukum adaptif untuk mengakui status pekerja platform dan menjamin perlindungan normatif secara berkelanjutan melalui pengawasan algoritmik yang lebih kuat.

Kata Kunci: Konstruksi Hukum, Tekanan Algoritmik, Perlindungan Hukum, Pengemudi Transportasi Online, Permenhub 12/2019

ABSTRACT

Abstract This study analyzes the legal construction of partnerships in Permenhub Number 12 of 2019 regarding the protection of the normative rights of online transportation drivers amid regulatory uncertainty. Using a normative doctrinal method with a legislative and literature approach, the results show that the concept of partnership in Permenhub is not in line with the reality of algorithm-based digital work. The power imbalance between platforms and drivers causes psychosocial pressure and economic uncertainty. Therefore, adaptive legal reform is needed to recognize the status of platform workers and ensure sustainable normative protection through stronger algorithmic oversight.

Keywords: Legal Construction, Algorithmic Pressure, Legal Protection, Online Transportation Drivers, Permenhub 12/2019

A. PENDAHULUAN

Perkembangan ekonomi digital global telah melahirkan fenomena *gig economy* di mana keputusan kerja diatur secara otomatis oleh algoritma kompleks pada platform digital. Algoritma-algoritma ini mengambil keputusan alokasi pekerjaan, evaluasi kinerja, dan kompensasi berdasarkan aturan yang di program sebelumnya.¹ Di Indonesia, karakteristik ini terlihat jelas dalam sektor transportasi online: sudah lebih dari 7 juta orang menjadi mitra pengemudi ojek/*delivery online*.² Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 12 Tahun 2019 menetapkan hubungan antara perusahaan aplikasi dan pengemudi sebagai kemitraan setara (didasarkan semangat UU UMKM), meski pada praktiknya hubungan tersebut dikendalikan oleh algoritma platform. Dominasi algoritmik dalam penentuan order, tarif, dan pemberian penalti menciptakan asimetri kekuasaan yang signifikan antara aplikator dan pengemudi. Studi internasional menegaskan bahwa sistem algoritmik bertindak sebagai “manajer digital” yang membatasi otonomi pekerja sekaligus meningkatkan tekanan kerja. Kondisi ini menimbulkan ketidakpastian ekonomi dan beban psikososial tinggi bagi pengemudi, sementara status kemitraan yang buram membebaskan perusahaan dari kewajiban perlindungan dasar pekerja, sehingga menimbulkan paradoks dalam penegakan hak-hak normatif mereka.

Konstruksi hukum kemitraan dalam Permenhub 12/2019 yang idealnya sejajar ternyata gagal mencerminkan realitas kontrol algoritmik yang berat sebelah. Banyak pengemudi mengeluhkan bahwa meski berstatus mitra, mereka harus terus-menerus siap sedia menerima order agar tidak kehilangan kesempatan, mirip seperti terikat hubungan kerja langsung dengan platform. Konsep *misclassified partnership* (kemitraan klasifikasi salah) muncul karena perbedaan hak dan kewajiban yang timpang: pengemudi mendapatkan kebebasan operasi yang semu, sementara platform menjalankan kontrol dan regulasi via algoritma. Tekanan algoritmik yang terus menerus seperti fluktuasi insentif dan penalti otomatis tanpa penjelasan transparan memicu stres mental dan kecemasan di kalangan pekerja.

¹ Hardisman, *Dilema Etika dan Hukum Kesehatan di Era Digital dan Kecerdasan Artifisial*, CV Wawasan Ilmu, Jakarta, 2025.

² Herdi Alif Al Hikam, *Driver Ojol di Indonesia Tembus 7 Juta Orang, Aturan Baru Digodok*, diakses dari <https://www.detik.com/kalimantan/bisnis/d-8028599/driver-ojol-di-indonesia-tembus-7-juta-orang-aturan-baru-digodok>, diakses pada 14 Desember 2025.

Secara empiris, hasil wawancara dan survei menunjukkan banyak pengemudi menghadapi gangguan kecemasan dan depresi akibat ketidakpastian pendapatan serta sanksi algoritmik. Dalam kerangka hukum yang ada, aspek ketahanan psikologis ini tidak diatur secara spesifik, menciptakan *vacuum protection* (kekosongan perlindungan) hukum bagi pekerja platform.³ Tanpa adanya pengakuan status pekerja yang jelas, perlindungan sosial dan keamanan kerja bagi pengemudi daring amat minim meski beban kerjanya intensif dan menuntut.

Secara filosofis, fenomena manajemen algoritmik tersebut menimbulkan pertanyaan mendasar tentang otonomi, keadilan, dan martabat manusia dalam dunia kerja. Tatanan kerja yang dikendalikan algoritma memicu kekhawatiran etis sejauh mana pekerja benar-benar memiliki kebebasan memilih dan berperilaku, jika keputusan penugasan dan evaluasi kinerja sepenuhnya ditentukan oleh mesin. Pendekatan semacam *panopticon digital* bisa digunakan untuk menggambarkan situasi ini, di mana pengemudi merasa selalu diawasi oleh logika algoritmik yang tak terlihat, sehingga pekerjaan menjadi sarana pengendalian yang tidak manusiawi. Dari perspektif keadilan kerja, banyak filsuf ketenagakerjaan menekankan pentingnya martabat dan kesejahteraan psikologis pekerja. Tekanan algoritmik ekstrem pada akhirnya mempertanyakan prinsip bahwa pekerjaan harus melindungi nilai-nilai kemanusiaan, bukan justru mengikisnya.

Dalam konteks regulasi, Lawrence Friedman menekankan peranan *budaya hukum* yaitu pandangan, nilai, dan sikap masyarakat terhadap hukum dalam menentukan efektivitas suatu aturan.⁴ Friedman menyatakan bahwa nilai sosial dan kebiasaan masyarakat akan sangat memengaruhi apakah suatu norma hukum dianggap bermakna atau tidak oleh orang-orang yang bersangkutan. Jika suatu aturan hukum bertabrakan dengan nilai-nilai dasar masyarakat, kepatuhan terhadap aturan tersebut akan rendah.⁵

³ Sefti Afi Nawangsari, dkk., *Legal Protection for Gig Economy Workers from the Perspective of Labor Law in Indonesia*, Vol.3, No.1 (Februari 2025).

⁴ Muhammad Adil Mardalena Hanifah, *Legal Culture And Law Enforcement In Indonesia : A Normative Juridical Perspective*, Universal Studies, Vol.5, No.6 (Junii 2025), p.6332–41.

⁵ Izzy Al Kautsar, dkk., *Sistem Hukum Modern Lawrence M. Friedman : Budaya Hukum dan Perubahan Sosial Masyarakat dari Industrial ke Digital*, Sapientia Et Virtus, Vol.7, No.1 (September 2022), p.84–99.

Dalam kasus pengemudi daring, budaya hukum di Indonesia yang secara tradisional menekankan keadilan distributif dan perlindungan pekerja dapat menjelaskan mengapa banyak pengemudi merasa skema kemitraan yang diatur tidak mencerminkan realitas kerja mereka. Dengan konstruksi kemitraan yang mengabaikan kontrol algoritmik, aturan tersebut sulit diselaraskan dengan nilai budaya masyarakat yang mendambakan kepastian dan perlakuan adil. Oleh sebab itu, tanpa adaptasi kebijakan yang menghormati budaya hukum setempat, peraturan tentang kemitraan platform akan kurang efektif diterapkan oleh aktor di lapangan.

Perspektif hak asasi manusia menuntut perhatian khusus terhadap isu kesehatan mental pekerja. Hukum internasional mengakui hak semua orang atas standar tertinggi kesehatan fisik dan mental yang dapat dicapai.⁶ Hal ini menuntut negara mengambil langkah pencegahan dan perlindungan terhadap penyakit terkait pekerjaan. Dengan demikian, tekanan kerja yang menimbulkan stres, kecemasan, dan depresi pada pengemudi platform bukan hanya persoalan medis atau individual, melainkan juga ranah hak asasi. Dalam kerangka ini, kebijakan ketenagakerjaan idealnya mengintegrasikan perlindungan kesehatan mental sebagai bagian dari hak dasar pekerja. Namun, regulasi saat ini belum secara eksplisit mengakui atau mengatur dimensi kesehatan jiwa dalam hubungan kemitraan platform. Padahal, tekanan algoritmik kronis dapat berdampak serius pada kesejahteraan psikologis pengemudi. Oleh sebab itu, pendekatan berbasis HAM menegaskan perlunya regulasi yang menjamin kondisi kerja yang aman secara mental, selaras dengan kewajiban negara menghormati dan melindungi hak kesehatan pekerja.

Tinjauan literatur menunjukkan belum ada penelitian terdahulu yang secara komprehensif menelaah bagaimana konstruksi hukum kemitraan dalam Permenhub 12/2019 memengaruhi perlindungan hukum bagi pengemudi yang bekerja di bawah tekanan algoritmik, serta implikasi konkret hal tersebut terhadap kesejahteraan psikologis mereka. Kesenjangan ini menunjukkan perlunya reformasi hukum yang lebih adaptif dan inklusif agar kategori *platform dependent worker* (pekerja tergantung platform) diakui secara sah, sekaligus menjamin hak-hak normatif seperti jaminan sosial dan perlindungan kesehatan mental.

⁶ Thor B. Sinaga Priskila Milania Siburian dan Presly Prayogo, *Tinjauan Yuridis Hak Setiap Orang untuk Menikmati Standar Kesehatan Tertinggi sebagai Hak Asasi Manusia di Indonesia Berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2023 tentang Kesehatan*, Lex Administratum, Vol.12, No.5 (September 2024).

Penelitian ini bertujuan mengkaji konstruksi hukum kemitraan dalam Permenhub No.12/2019 dan dampaknya terhadap perlindungan hukum mengenai tekanan algoritmik bagi pengemudi. Studi ini juga akan menganalisis sejauh mana regulasi tersebut efektif dalam menangani masalah kesejahteraan psikologis dan melindungi hak-hak normatif pengemudi. Secara teoritis, penelitian ini diharapkan memperkaya diskursus hukum ketenagakerjaan dan kebijakan publik tentang pengakuan pekerja platform, sekaligus menjembatani kesenjangan antara kontrol algoritmik dan jaminan hak ketenagakerjaan. Secara praktis, hasil penelitian diharapkan dapat menjadi rekomendasi bagi pemerintah dalam merevisi Permenhub 12/2019 (atau regulasi serupa) dan memperkuat mekanisme pengawasan algoritmik yang transparan, sehingga tercipta ekosistem kerja transportasi online yang adil, manusiawi, dan berkelanjutan.

Penelitian ini menggunakan metode hukum normatif doktrinal, yaitu metode yang berfokus pada kajian terhadap norma hukum positif dengan menelaah prinsip, doktrin, dan asas hukum yang mengatur suatu permasalahan tertentu. Pendekatan ini relevan untuk mengkaji kekosongan regulasi mengenai tekanan algoritmik dan perlindungan psikososial bagi pengemudi transportasi daring, karena permasalahan tersebut berkaitan erat dengan penafsiran norma yang belum secara eksplisit diatur dalam sistem hukum positif Indonesia. Pendekatan ini juga memungkinkan peneliti untuk mengidentifikasi kesenjangan antara norma hukum tertulis dan realitas sosial yang berkembang di lapangan.⁷

Dalam pelaksanaannya, penelitian ini menerapkan beberapa pendekatan metodologis. Pertama, pendekatan perundang-undangan, yaitu analisis terhadap berbagai peraturan yang relevan, seperti *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019*, *Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan*, serta *Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah*, yang membentuk dasar hukum hubungan kemitraan dalam ekonomi digital. Pendekatan ini bertujuan untuk menilai sejauh mana regulasi yang ada mampu mengakomodasi fenomena baru seperti tekanan algoritmik dalam hubungan kerja digital.

⁷ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenadamedia Group, Jakarta, 2005.

Kedua, pendekatan konseptual digunakan untuk menguraikan konsep-konsep hukum seperti kemitraan digital, manajemen algoritmik, dan hubungan kerja non-standar yang berkembang di era *gig economy*. Pendekatan ini penting untuk memahami prinsip keadilan, kesetaraan, dan perlindungan hukum dalam konteks hubungan kerja berbasis teknologi.

Ketiga, pendekatan analitis diterapkan untuk mengkaji keterkaitan antara norma hukum yang ada dengan implikasi sosial dan psikologis yang dihadapi pengemudi, sehingga menghasilkan interpretasi hukum yang komprehensif dan solutif terhadap tekanan algoritmik.

Adapun bahan hukum yang digunakan terdiri atas tiga jenis utama. Bahan hukum primer meliputi peraturan perundang-undangan, konvensi internasional yang relevan (*ILO Convention No. 190 on Violence and Harassment in the World of Work*),⁸ serta putusan pengadilan terkait hubungan kerja digital. Bahan hukum sekunder diperoleh dari literatur akademik seperti buku-buku hukum, artikel ilmiah, dan jurnal terindeks, yang menjelaskan kerangka konseptual penelitian hukum normatif secara metodologis.⁹

Sementara itu, bahan hukum tersier seperti kamus hukum dan ensiklopedia digunakan untuk memperjelas terminologi hukum yang berkaitan dengan konsep “kemitraan digital” dan “tekanan algoritmik.” Teknik pengumpulan data dilakukan melalui studi dokumentasi terhadap sumber-sumber tersebut secara sistematis. Selanjutnya, analisis bahan hukum dilakukan dengan metode deskriptif analitis, yaitu proses menafsirkan dan menghubungkan norma-norma hukum yang ada untuk menemukan solusi yang adaptif dan berkeadilan terhadap perlindungan hukum pengemudi di era digital. Dengan demikian, metodologi ini diharapkan mampu menghasilkan temuan konseptual dan normatif yang relevan bagi reformasi kebijakan hukum dalam menghadapi tantangan *gig economy* yang dikendalikan oleh algoritma.¹⁰

⁸ S. Benedetti, *From Global Standards to Local Action: The Impact of ILO Convention No. 190 on Violence and Harassment in the World of Work*, Tesis, Università degli Studi di Padova, Padova, 2019.

⁹ S. Soekanto dan S. Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat*, CV. Rajawali, Jakarta, 1986.

¹⁰ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*.

1. Bagaimana konstruksi hukum hubungan kemitraan dalam Permenhub Nomor 12 Tahun 2019 memengaruhi perlindungan hukum terhadap pengemudi transportasi online yang mengalami tekanan algoritmik?
2. Bagaimana perlindungan hak normatif pengemudi transportasi daring dalam konteks ketidakjelasan regulasi kemitraan?

B. PEMBAHASAN

1. Konstruksi Hukum Hubungan Kemitraan dalam Permenhub 12/2019 dan Relevansinya dengan Tekanan

a. Landasan Hukum dan Konsep Kemitraan dalam Permenhub 12/2019

Permenhub 12/2019 merupakan tonggak penting dalam reformasi regulasi penyelenggaraan layanan transportasi umum berbasis aplikasi di Indonesia.¹¹ Regulasi ini berfungsi sebagai kerangka hukum yang menyeluruh, mencakup aspek teknis operasional seperti persyaratan kendaraan, standar mutu layanan, serta hubungan hukum antara penyedia aplikasi dan pengemudi. Ketentuan utama yang termuat dalam Pasal 15 ayat (1) menetapkan bentuk hubungan kemitraan antara perusahaan aplikasi dan pengemudi, yang berbeda secara prinsipil dari hubungan kerja sebagaimana diatur dalam peraturan ketenagakerjaan. Melalui pendekatan kemitraan tersebut, Permenhub 12/2019 menegaskan pembagian hak dan kewajiban yang bersifat kolaboratif antara kedua pihak dalam sistem transportasi digital, sehingga menciptakan dasar normatif bagi pengaturan yang lebih adaptif terhadap dinamika ekonomi berbasis teknologi.

Konsep kemitraan yang diadopsi Permenhub 12/2019 menunjukkan kesamaan terminologis dengan pengaturan dalam Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah. Dalam perspektif Undang-Undang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah, konsep kemitraan dimaknai sebagai bentuk kerja sama yang bersifat sejajar dan saling menguntungkan antara pelaku usaha berskala kecil-menengah dengan perusahaan besar. Tujuan utama dari hubungan tersebut adalah menciptakan sinergi ekonomi yang mampu memperkuat daya saing UMKM dalam sistem perekonomian nasional.

¹¹ Ridwan Tabah, Al Hafidz dan Ratih Damayanti, *Analisis Perlindungan Hukum terhadap Penyandang Disabilitas dalam Aksesibilitas Transportasi Umum Berbasis Kasus Diskriminasi terhadap Surya Sahetapy*, Bookchapter Hukum dan Lingkungan, Vol.1 (2025), p.1515–40.

Akan tetapi, penerapan prinsip ini sendiri di dalam konteks transportasi daring tidak sepenuhnya mencerminkan kesetaraan sebagaimana diidealkan oleh Undang-Undang Usaha Mikro, Kecil dan Menengah (UU UMKM). Dalam praktiknya, hubungan antara perusahaan aplikasi dan pengemudi menunjukkan adanya ketidakseimbangan struktural, di mana posisi pengemudi menjadi lebih subordinatif daripada mitra sejajar.

Dari perspektif sistem hukum ketenagakerjaan Indonesia, adopsi konsep kemitraan dalam Permenhub 12/2019 menimbulkan ambiguitas status hukum pengemudi. Di satu sisi, pengemudi tidak dapat mengakses hak-hak ketenagakerjaan sebagaimana dijamin dalam hubungan kerja formal karena status kemitraan yang disandangnya. Di sisi lain, realitas operasional menunjukkan adanya ketergantungan ekonomi dan kontrol kerja yang mencirikan karakteristik hubungan kerja subordinatif. Absennya definisi yang jelas mengenai status ini membuka ruang penafsiran hukum yang bias dan berpotensi melemahkan posisi legal pengemudi.¹² Ketidakjelasan status ini semakin kompleks ketika dikaitkan dengan kerangka legislasi ketenagakerjaan nasional yang selama ini berdasar pada terminologi pekerja atau buruh dan hubungan kerja berdasarkan perintah dan pengawasan. Dengan mengadopsi konsep kemitraan, Permenhub 12/2019 secara implisit menghindari pengakuan status pengemudi sebagai pekerja, sehingga perusahaan aplikasi terbebas dari kewajiban memberikan perlindungan sosial dan hak-hak dasar pekerja seperti upah minimum, jaminan sosial, dan kontrak kerja formal. Situasi ini menciptakan paradoks dalam penegakan hak-hak normatif pengemudi sebagai pelaku ekonomi digital.¹³

Konstruksi kemitraan ini berdampak pada distribusi risiko usaha antara perusahaan aplikasi dan pengemudi. Dalam konsep kemitraan ideal menurut UU UMKM, risiko usaha itu seharusnya dibagi secara proporsional antar pihak.¹⁴

¹² Nabiyla Risfa Izzati, *Ketidakseimbangan Kewajiban Para Pihak dalam Regulasi Ojek Online: Distorsi Logika Hubungan Kemitraan Ekonomi Gig*, Undang: Jurnal Hukum, Vol.5, No.2 (Desember 2022), p.325–56.

¹³ Tri Nurhayati, Arina Hukmu Adila dan Riza Fibriani, *Pemberdayaan Pekerja Perempuan dan Anak pada Pasar Tenaga Kerja Digital Era Gig Economy: Kerangka Hukum Untuk Masa Depan yang Lebih Aman*, Risalah Hukum, Vol.20, No.2 (Desember 2024).

¹⁴ Heru Wardoyo, *Efektivitas Klausul Kontrak pada Hubungan Bisnis antara UMKM dan Mitra Usaha di Indonesia*, Jurnal Penelitian Serambi Hukum, Vol.18, No.2 (Juni 2025), p.142–55.

Namun dalam praktik transportasi online, pengemudi menanggung beban risiko yang tidak seimbang seperti risiko kecelakaan, biaya operasional, dan fluktuasi pendapatan, sementara perusahaan aplikasi cenderung meminimalkan *exposure* finansialnya. Kondisi ini mengukuhkan tesis bahwa konstruksi kemitraan dalam regulasi ini tidak merepresentasikan realitas ekonomi platform yang berkeadilan. Dampak signifikan lain dari konstruksi hukum ini adalah ketidakmampuannya mengakomodasi karakteristik khusus ekonomi digital yang bergerak dinamis, kompleks, dan didominasi oleh manajemen algoritmik. Sistem algoritma yang mengatur aktivitas kerja pengemudi secara otomatis dan intensif berfungsi sebagai mekanisme kontrol yang tidak lazim dalam relasi kemitraan tradisional. Sayangnya, Permenhub 12/2019 tidak menyediakan ketentuan spesifik yang mengatur aspek algoritmik ini, termasuk kewajiban perusahaan untuk menjamin perlindungan dan kesehatan pengemudi melalui desain algoritma yang bertanggung jawab.¹⁵

Aspek pengelolaan algoritma menjadi krusial mengingat fungsinya tidak terbatas sebagai alat operasional, tetapi juga memengaruhi variabel fundamental seperti pendapatan, pola kerja, dan evaluasi kinerja pengemudi. Implikasinya, tercipta hubungan asimetris antara perusahaan dan pengemudi. Ketimpangan informasi dan kekuasaan ini memperburuk posisi pengemudi meskipun secara formal mereka dianggap sebagai mitra usaha. Regulasi yang hanya memandang hubungan ini sebagai kemitraan sederhana gagal memberikan perlindungan hukum yang memadai terhadap dominasi kontrol algoritmik.¹⁶

Konstruksi hukum kemitraan dalam Permenhub 12/2019 pada akhirnya menuai kritik karena tidak mengakui realitas kerja digital yang semakin teknologis dan kompleks. Pola hubungan kerja yang sebelumnya dikendalikan secara personal telah bergeser menjadi pengelolaan jarak jauh melalui algoritma. Sehingga, konsep dari kemitraan konvensional tidak mampu menjelaskan bentuk kontrol baru yang *sophisticated* dan *pervasive* ini.¹⁷

¹⁵ Katherine C. Kellogg, Melissa A. Valentine, dan Angèle Christin, *Algorithms at Work: The New Contested Terrain of Control*, *Academy of Management Annals*, Vol.14, No.1 (Januari 2020), p.366–410.

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ Alex J. Wood, dkk., *Good Gig, Bad Gig: Autonomy and Algorithmic Control in the Global Gig Economy*, *Work, Employment and Society*, Vol.33, No.1 (Februari 2019), p.56–75.

Para ahli dan praktisi hukum menyoroti bahwa tanpa penyesuaian konsep dan regulasi, pengemudi sebagai ujung tombak ekonomi platform akan terus mengalami eksklusi dari perlindungan hukum dasar yang semestinya menjadi hak mereka.¹⁸ Secara esensial, Permenhub 12/2019 membangun kerangka hukum hubungan kemitraan antara perusahaan aplikasi dan pengemudi dengan implikasi mendalam terhadap status hukum, kewajiban, dan perlindungan.¹⁹ Relasi kemitraan ini secara normatif diharapkan bersifat setara dan mutualistik, namun dalam praktiknya cenderung timpang karena pengemudi berada dalam posisi inferior di bawah pengaruh algoritma dan kebijakan yang dibentuk sepihak oleh perusahaan.²⁰

Melalui analisis kritis ini, diharapkan Permenhub 12/2019 atau regulasi sejenis dapat mengalami revisi dan penyempurnaan untuk mengakomodasi kebutuhan pengemudi sebagai bagian dari tenaga kerja digital yang menghadapi tantangan unik akibat tekanan algoritmik. Regulasi masa depan harus mampu menjembatani kesenjangan antara kontrol algoritmik dan hak ketenagakerjaan agar industri transportasi online dapat beroperasi secara adil dan berkelanjutan.²¹

Pendekatan normatif yang menawarkan pengakuan hubungan kerja yang lebih realistis dan pengaturan algoritma yang etis merupakan langkah strategis ke depan. Hal ini melibatkan intervensi hukum yang memperkuat perlindungan sosial, transparansi pengelolaan algoritma, dan keseimbangan hak serta kewajiban antara perusahaan aplikasi dan pengemudi.²² Dengan menghilangkan ambiguitas norma dan memperkuat posisi hukum pengemudi, diharapkan terwujud ekosistem kerja dalam ekonomi platform yang lebih berkeadilan dan manusiawi. Pada akhirnya, transformasi ini akan berkontribusi signifikan terhadap pembangunan industri digital Indonesia yang berkelanjutan dan berkeadilan.

¹⁸ Wijaya Honorata Ratnawati Dwi Putranti, Retnowati dan Ismiyanto, *Gamification Of Work (GofW) : (Tinjauan Dinamika Kinerja dan Perlindungan Hukum Bagi Pengemudi Online*, CV Budi Utama, Yogyakarta, 2021.

¹⁹ Adjie Akbar, M. S. Tumanggor dan Adi Nur Rohman, *Perlindungan dan Penegakan Hukum bagi Pengemudi Transportasi Online dalam Perspektif Hubungan Hukum dengan Aplikator di Indonesia*, Vol.6, No.2 (November 2025), p.666–80.

²⁰ Nabiyala Risfa Izzati, *Ketidakeimbangan Kewajiban Para Pihak dalam Regulasi Ojek Online: Distorsi Logika Hubungan Kemitraan Ekonomi Gig*.

²¹ Arifrif Ode Kamarudin, *Ekonomi Gig: Peluang dan Tantangan di Era Kerja Fleksibel*, CURRENCY: Jurnal Ekonomi dan Perbankan Syariah, Vol.3, No.1 (Oktober 2024).

²² Alexander Kennedy, *Analisis Hukum Persaingan Usaha Platform Marketplace Online pada Era Ekonomi Digital*, Ethics and Law Journal: Business and Notary, Vol.2, No.4 (Desember 2024).

b. Asimetri Kekuasaan dalam Hubungan Kemitraan

Perusahaan aplikasi menggunakan algoritma untuk mengatur alokasi order, tarif perjalanan, waktu operasional pengemudi, serta penilaian dan sistem rating yang memengaruhi pendapatan dan kesempatan kerja pengemudi. Meski pengemudi berstatus sebagai mitra, mereka tidak memiliki pengaruh nyata dalam proses pengambilan keputusan yang dilakukan melalui algoritma tersebut. Ketimpangan ini menjadi bentuk dominasi yang terselubung, di mana pengemudi dipaksa menyesuaikan diri tanpa ada ruang partisipasi dalam desain atau modifikasi sistem algoritmik yang mengatur aktivitas mereka.²³

Ketimpangan kekuasaan ini juga dipengaruhi oleh asimetri informasi yang melekat dalam sistem algoritmik. Perusahaan aplikasi memiliki akses penuh ke data operasional, performa, dan kedinamisan pasar yang dijadikan dasar algoritma, sementara pengemudi hanya mendapatkan akses terbatas dan hampir tidak pernah diberi kesempatan untuk mengontrol atau memahami sepenuhnya mekanisme tersebut. Ketidaksetaraan akses informasi ini semakin memperkuat posisi dominan perusahaan dan meminggirkan pengemudi sebagai pengguna yang hanya mengikuti aturan main yang sudah ditentukan sepihak.²⁴

Dominasi algoritma sebagai instrumen kontrol ini tidak hanya bersifat teknis, tetapi juga memengaruhi hubungan sosial dan ekonomi antara pengemudi dan perusahaan aplikasi. Percakapan mengenai pengambilan keputusan yang didasarkan pada data memberikan kesan objektif dan adil, namun di baliknya terdapat ketidaksetaraan kekuasaan yang sangat mencolok. Kondisi ini membentuk hubungan kerja yang informal namun sangat hirarkis, di mana pengemudi terikat pada aturan tanpa negosiasi dan dengan risiko kehilangan penghasilan yang tinggi jika tidak mematuhi algoritma.²⁵

Dalam perspektif hukum ketenagakerjaan, dominasi algoritmik ini menimbulkan tantangan baru dalam mendefinisikan hubungan kerja. Sistem yang secara otomatis mengendalikan kinerja dan penghasilan pengemudi tanpa adanya hubungan kerja formal menciptakan area abu-abu hukum yang belum tuntas diatur.

²³ Alex J. Wood, dkk., *Good Gig, Bad Gig: Autonomy and Algorithmic Control in the Global Gig Economy*.

²⁴ Alexander Kennedy, *Analisis Hukum Persaingan Usaha Platform Marketplace Online pada Era Ekonomi Digital*.

²⁵ Izzati, *Ketidakeimbangan Kewajiban Para Pihak dalam Regulasi Ojek Online: Distorsi Logika Hubungan Kemitraan Ekonomi Gig*.

Hambatan ini mengakibatkan keterbatasan perlindungan hukum bagi pengemudi, yang secara ekonomi membutuhkan kepastian dan perlindungan, tetapi secara formal dikategorikan sebagai mitra bisnis yang independen.²⁶

Teknologi algoritma ini memungkinkan perusahaan aplikasi menghindari tanggung jawab hukum konvensional yang biasanya melekat dalam hubungan kerja formal, seperti kewajiban memberikan jaminan sosial, asuransi kerja, dan pemenuhan hak-hak pekerja. Sistem kerja berdasarkan algoritma cenderung mengalihkan risiko ke pengemudi dan memperlebar kesenjangan perlindungan. Akibatnya, pengemudi mengalami eksposur yang tinggi terhadap risiko pekerjaan tanpa adanya jaring pengaman yang memadai.²⁷

Kontrol algoritmik yang dominan ini juga berdampak pada kesehatan mental dan kesejahteraan pengemudi. Tekanan untuk selalu memenuhi standar kinerja yang ditentukan algoritma dan kekhawatiran kehilangan penghasilan menimbulkan stres dan kecemasan kronis yang berdampak negatif pada kualitas hidup pekerja di sektor ekonomi platform.²⁸ Ketimpangan kekuasaan yang tercipta dari dominasi algoritma ini menjadi topik sentral dalam perdebatan akademik dan kebijakan publik tentang perlindungan tenaga kerja digital. Para peneliti menilai bahwa tanpa regulasi yang tegas dan adaptif, dominasi perusahaan platform melalui algoritma akan terus menciptakan ketidaksetaraan dan eksploitasi dalam industri yang cepat berkembang ini.²⁹

Alternatif solusi yang diajukan adalah penguatan regulasi yang mengakui pengaruh algoritma dalam pengaturan hubungan kerja dan menetapkan kewajiban perusahaan aplikasi untuk transparan dan bertanggung jawab atas desain algoritmik yang digunakan, termasuk memberi hak akses data bagi pengemudi dan penyediaan mekanisme pengawasan yang melibatkan pekerja dalam pengambilan keputusan terkait sistem algoritma. Kebutuhan akan pengakuan hukum atas status kerja pengemudi juga menjadi bagian dari solusi untuk mengatasi asimetri kekuasaan.

²⁶ Yochi Ayunita, Annalisa Yahanan dan Muhammad Syaifuddin, *Perlindungan Hukum terhadap Pengemudi Taksi (Mitra) Berbasis Online pada PT. Grab Indonesia*, Lex LATA, Vol.1, No.1 (2019).

²⁷ Arifrif Ode Kamarudin, *Ekonomi Gig: Peluang dan Tantangan di Era Kerja Fleksibel*.

²⁸ A. J. Kayu, M. Graham, V. Lehdonvirta dan I. Hjorth, *Good Gig, Bad Gig: Autonomy And Algorithmic Control In The Global Gig Economy*, Work, Employment and Society, Vol.33, No.1 (2019), p.56-75.

²⁹ Alexander Kennedy, *Analisis Hukum Persaingan Usaha Platform Marketplace Online pada Era Ekonomi Digital*.

Dengan status yang jelas dan perlindungan ketenagakerjaan formal, pengemudi dapat memiliki posisi negosiasi yang lebih kuat dalam hubungan kerja yang dikendalikan algoritma.³⁰ Hal ini diperlukan untuk menyeimbangkan hak dan kewajiban antara pelaku usaha dan pekerja dalam konteks digital yang kompleks. Pengawasan pemerintah dan lembaga independen juga diperlukan untuk mencegah penyalahgunaan kekuasaan oleh perusahaan aplikasi yang mengendalikan platform secara *almost monopoly*. Regulasi yang efektif harus mampu mengatur penggunaan algoritma agar tidak menjadi alat eksploitasi yang merugikan pekerja.³¹

Peningkatan kesadaran dan pemberdayaan pengemudi sangat penting agar mereka mampu memahami, memanfaatkan, dan terlibat dalam pengelolaan teknologi yang mengatur pekerjaan mereka. Pendidikan digital dan pelatihan kerja yang sesuai bisa membantu mengurangi jurang informasi dan ketergantungan yang tidak seimbang.³² Perbaikan struktur hubungan kerja di sektor ekonomi platform memerlukan penyesuaian normatif dan inovasi kebijakan yang mengakomodasi dinamika teknologi tanpa mengabaikan perlindungan sosial. Model regulasi hybrid yang menggabungkan fleksibilitas ekonomi platform dan perlindungan pekerja menjadi rujukan masa depan yang ideal. Pada akhirnya, upaya mengurangi ketimpangan kekuasaan dalam hubungan kemitraan yang dikendalikan algoritma merupakan prasyarat untuk membangun ekonomi digital yang adil, inklusif, dan berkelanjutan. Keseimbangan kekuasaan ini tidak hanya melindungi pengemudi, tapi juga menjamin kualitas layanan dan kestabilan industri jangka panjang.³³

c. Integrasi Tekanan Algoritmik dalam Kontruksi Hukum

Konstruksi hukum kemitraan dalam Permenhub 12/2019 menunjukkan ketidakmampuan mengakomodasi kompleksitas tekanan algoritmik yang dihadapi oleh pengemudi transportasi online. Regulasi ini gagal mengenali bahwa hubungan antara perusahaan aplikasi dan pengemudi tidak semata-mata bersifat kemitraan,

³⁰ Althea Serafim Kriswandar, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Yayasan Prima Agus Teknik, Semarang, 2018, p.1-140.

³¹ Rofiqo Meili Mahera dan Nanda Suryadi, *Transformasi Mekanisme Pasar dalam Ekonomi Berbasis Teknologi Digital*, Socius: Jurnal Penelitian Ilmu-Ilmu Sosial, Vol.2, No.1 (Juni 2025).

³² Samuel Jossef Hamonangan dan Raka Raharjo, *Analisis Pengaruh Perubahan Teknologi terhadap Perlindungan Hukum Tenaga Kerja di Indonesia*, Jurnal Teknik, Komputer, Agroteknologi dan Sains (Marostek), Vol.4, No.1 (Mei 2025).

³³ Sukmawati Abdullah, dkk., *Pengembangan Masyarakat Berbasis Digital*, Yayasan Tri Edukasi Ilmiah, Sumatera Barat, 2025.

melainkan telah bertransformasi menjadi relasi kerja yang didominasi oleh sistem algoritmik. Tekanan algoritmik muncul sebagai konsekuensi dari pengambilan keputusan otomatis yang mempengaruhi aspek fundamental kehidupan kerja pengemudi, mulai dari penetapan pendapatan, distribusi kerja, hingga evaluasi kinerja.³⁴

Sistem rating dan reputasi yang dioperasikan melalui algoritma menjadi contoh nyata ketidaksesuaian konstruksi hukum dengan realitas tekanan algoritmik. Mekanisme ini menciptakan lingkungan kerja yang kompetitif secara tidak sehat, di mana pengemudi harus terus-menerus mempertahankan rating tinggi untuk mendapatkan akses terhadap order yang menguntungkan. Dalam banyak kasus, sistem rating tidak mempertimbangkan faktor-faktor eksternal yang mempengaruhi penilaian, seperti kondisi lalu lintas atau perilaku konsumen yang tidak dapat dikendalikan oleh pengemudi. Konstruksi hukum kemitraan gagal memberikan perlindungan terhadap potensi penyalahgunaan sistem rating ini, sehingga pengemudi rentan terhadap deaktivasi akun atau penurunan pendapatan berdasarkan penilaian algoritmik yang tidak transparan.³⁵

Kebijakan penetapan tarif yang diatur melalui algoritma juga menunjukkan ketidakmampuan konstruksi hukum kemitraan dalam melindungi pengemudi dari tekanan ekonomi. Perusahaan aplikasi memiliki kewenangan penuh untuk mengubah struktur tarif secara dinamis tanpa melibatkan proses konsultasi dengan pengemudi. Perubahan tarif ini seringkali dilakukan secara tiba-tiba dan berdampak langsung pada pendapatan pengemudi.³⁶ Konstruksi hukum kemitraan yang menganggap hubungan antara perusahaan dan pengemudi sebagai hubungan setara, gagal mengakui ketimpangan kekuasaan dalam proses penetapan tarif. Akibatnya, pengemudi tidak memiliki mekanisme hukum yang memadai untuk menolak atau menegosiasikan perubahan tarif yang merugikan.³⁷

³⁴ Katherine C. Kellogg, Melissa A. Valentine dan Angèle Christin, *Algorithms at Work: The New Contested Terrain of Control*.

³⁵ Althea Serafim Kriswandaru, *Hukum Perlindungan Konsumen*, p.1-140.

³⁶ Zulkarnain Nasution, *Ekonomi Mikro di Era Disrupsi: Teori dan Aplikasinya dalam Ekonomi Digital*, Grafindo Publisher, Padang, 2025.

³⁷ Nabiyla Risfa Izzati, *Ketidakseimbangan Kewajiban Para Pihak dalam Regulasi Ojek Online: Distorsi Logika Hubungan Kemitraan Ekonomi Gig*, p.325-356.

Mekanisme penetapan order yang diatur secara algoritmik menimbulkan tekanan psikologis yang signifikan bagi pengemudi. Tekanan untuk selalu online dan responsif ini mengaburkan batas antara waktu kerja dan waktu istirahat, sehingga berpotensi menimbulkan kelelahan kronis dan menurunnya kesejahteraan psikologis pengemudi. Konstruksi hukum kemitraan tidak mengatur kewajiban perusahaan untuk memastikan bahwa sistem algoritma dirancang dengan mempertimbangkan kesehatan mental dan kesejahteraan psikologis pengemudi.³⁸

Pengawasan melalui teknologi yang diimplementasikan dalam sistem algoritma menciptakan bentuk tekanan baru yang tidak terakomodasi dalam konstruksi hukum kemitraan. Fitur-fitur seperti *real-time tracking*, *facial recognition*, dan monitoring performa terus-menerus menciptakan lingkungan kerja yang diawasi secara ketat. Pengemudi merasa tidak memiliki privasi dan otonomi dalam menjalankan pekerjaannya, sementara perusahaan memiliki akses terhadap data pribadi dan perilaku kerja pengemudi. Konstruksi hukum kemitraan gagal mengatur batasan-batasan dalam penerapan teknologi pengawasan ini, sehingga berpotensi melanggar hak privasi dan otonomi kerja pengemudi.³⁹

Ketika pengemudi mengalami permasalahan seperti deaktivasi akun, pemotongan pendapatan, atau penerapan sanksi lainnya, mereka tidak memiliki akses yang memadai untuk mengajukan banding yang adil dan transparan. Proses banding yang ada seringkali masih melibatkan sistem algoritma atau tim *customer service* yang terbatas kewenangannya.⁴⁰

Sistem algoritma yang beroperasi secara dinamis dan tidak terprediksi menciptakan lingkungan kerja yang tidak stabil, di mana pengemudi tidak dapat merencanakan pendapatan atau jadwal kerja secara pasti. Ketidakpastian ini berdampak pada kemampuan pengemudi dalam mengelola keuangan dan memenuhi kebutuhan hidupnya. Konstruksi hukum kemitraan gagal mengakui karakteristik kerja yang tidak pasti ini memerlukan perlindungan sosial memadai,

³⁸ Rahma Fitri Amelia Hasibuan, dkk., *Kontrak Kerja vs Kontrak Platform : Perbandingan Perlindungan Hukum bagi Pekerja di Era Ekonomi Digital*, *Konsensus : Jurnal Ilmu Pertahanan, Hukum dan Ilmu Komunikasi*, Vol.2, No.3 (Juni 2025), p.75–85.

³⁹ Rudy C. Tarumingkeng, *Tantangan Demokrasi dan Ekonomi di Indonesia: Perspektif 2025*, RUDYCT e-Press, Bogor, 2025.

⁴⁰ N. J. Tamara, *Implementasi Asas Proporsionalitas dalam Perjanjian Kemitraan antara Pengemudi Ojek Online dengan Penyedia Aplikasi Gojek*, Skripsi, Universitas Islam Sultan Agung, Semarang, 2024.

seperti jaminan pendapatan minimum atau akses terhadap program perlindungan sosial.⁴¹

Dominasi algoritma dalam hubungan kerja juga menimbulkan tantangan dalam penegakan hak-hak normatif pekerja. Karakteristik algoritma yang bersifat opaque dan kompleks menyulitkan pengemudi untuk memahami dasar pengambilan keputusan yang mempengaruhi kehidupan kerjanya. Ketidapahaman ini menghambat kemampuan pengemudi dalam memperjuangkan hak-haknya, karena mereka tidak memiliki akses terhadap logika dan parameter yang digunakan dalam sistem algoritma. Konstruksi hukum kemitraan tidak mengatur kewajiban transparansi algoritma, sehingga perusahaan tidak memiliki kewajiban hukum untuk mengungkapkan cara kerja sistem algoritma yang mereka gunakan.⁴²

Integrasi tekanan algoritmik dalam konstruksi hukum kemitraan pada akhirnya memunculkan pertanyaan mendasar mengenai kesesuaian model regulasi yang ada dengan realitas ekonomi platform. Konstruksi hukum yang bersifat sektoral dan tidak mengakomodasi karakteristik khusus teknologi algoritma terbukti tidak efektif dalam melindungi pengemudi dari berbagai bentuk tekanan algoritmik. Oleh karena itu, diperlukan pendekatan regulasi yang lebih komprehensif dan adaptif, yang tidak hanya mengatur aspek teknis operasional, tetapi juga menjamin perlindungan hak-hak dasar pengemudi dalam ekosistem digital.⁴³

2. Perlindungan Hukum

Konsep budaya hukum yang dikembangkan Lawrence Friedman menegaskan bahwa efektivitas suatu aturan tidak hanya ditentukan oleh teks hukumnya, tetapi terutama ditentukan oleh cara masyarakat memandang, menghargai, dan merespons hukum tersebut.⁴⁴ Budaya hukum mencakup nilai, sikap, dan kebiasaan yang

⁴¹ J. Habibi, *Faktor Psikososial dan Kesejahteraan Mental Pengemudi Ojek di Bengkulu: Studi Mixed-Methods tentang Beban Kerja, Dukungan Sosial, dan Dinamika Ekonomi*, *Journal Of Nursing and Public Health*, Vol.13, No.1 (April 2025), p.326–33.

⁴² Rahma Fitri Amelia Hasibuan, dkk., *Kontrak Kerja vs Kontrak Platform : Perbandingan Perlindungan Hukum bagi Pekerja di Era Ekonomi Digital*.

⁴³ Nabiyla Risfa Izzati dan Mas Muhammad Gibran Sesunan, *'Misclassified Partnership' and the Impact of Legal Loophole on Workers*, p.57–67.

⁴⁴ Muhammad Adil Mardalena Hanifah, *Legal Culture And Law Enforcement In Indonesia : A Normative Juridical Perspective*.

membentuk cara masyarakat berinteraksi dengan hukum dalam kehidupan sehari-hari. Friedman menjelaskan bahwa sebuah aturan hanya akan berfungsi jika selaras dengan nilai sosial yang hidup dalam masyarakat; sebaliknya, aturan yang bertentangan dengan keyakinan atau kebiasaan masyarakat cenderung diabaikan dan tidak efektif diterapkan.⁴⁵

Dalam konteks pengemudi transportasi daring di Indonesia, budaya hukum yang menekankan keadilan, perlindungan terhadap pihak yang lemah, dan kepastian dalam hubungan kerja membuat skema kemitraan versi Permenhub 12/2019 terasa tidak sesuai dengan harapan banyak pengemudi. Ketidaksesuaian ini diperparah oleh adanya dominasi algoritma yang mengatur ritme kerja, memberikan penalti, dan menentukan pendapatan, sementara regulasi justru mengabaikan realitas kontrol tersebut. Karena aturan yang berlaku tidak sejalan dengan nilai masyarakat tentang perlakuan yang adil, implementasinya di lapangan menjadi tidak optimal. Akibatnya, efektivitas pengaturan kemitraan platform rendah dan menimbulkan ketidakpercayaan terhadap regulasi. Tanpa penyesuaian kebijakan yang lebih selaras dengan budaya hukum lokal, relasi kerja berbasis platform akan terus mengalami resistensi dan ketimpangan.

Dari perspektif hak asasi manusia, kesehatan mental merupakan bagian dari hak fundamental yang wajib dilindungi negara. Kerangka hukum internasional menyatakan bahwa setiap orang berhak menikmati standar kesehatan fisik dan mental yang setinggi-tingginya, dan negara memiliki kewajiban untuk mencegah kondisi kerja yang dapat merusak kesehatan tersebut. Dalam konteks kerja platform, tekanan algoritmik yang terus-menerus seperti ketidakpastian pendapatan, hukuman otomatis, dan evaluasi yang tidak transparan menjadi faktor signifikan yang memicu stres, kecemasan, hingga depresi pada pengemudi daring.⁴⁶

Dikarenakan tekanan tersebut tidak hanya bersifat fisik tetapi juga psikologis, persoalan ini tidak bisa dipandang sebagai masalah individual semata, melainkan

⁴⁵ Izzy Al Kautsar, dkk., *Sistem Hukum Modern Lawrence M. Friedman : Budaya Hukum dan Perubahan Sosial Masyarakat dari Industrial ke Digital*.

⁴⁶ Lefri Mikhael, *Tanggung Jawab Negara dalam Pemenuhan Hak atas Kesehatan Jiwa Dihubungkan dengan Hak Asasi Manusia*, Jurnal HAM, Vol.13, No.1 (April 2022), p.151–66.

sebagai isu struktural dan hak asasi.⁴⁷ Ketidakjelasan ini menciptakan kekosongan perlindungan bagi pengemudi yang rentan mengalami tekanan kerja kronis. Dalam kerangka HAM, negara memiliki tanggung jawab untuk memastikan kondisi kerja yang aman secara mental dan menjamin bahwa pengemudi mendapatkan perlindungan atas hak kesehatannya. Oleh karena itu, pendekatan hukum yang lebih komprehensif sangat dibutuhkan agar perlindungan kesehatan mental dapat diintegrasikan ke dalam kebijakan ketenagakerjaan dan regulasi sektor transportasi daring.⁴⁸

Perlindungan terhadap kesehatan mental dan kesejahteraan sosial pengemudi transportasi daring merupakan bagian integral dari hak asasi manusia yang dijamin oleh kerangka hukum nasional dan internasional.⁴⁹ Tekanan algoritmik yang memaksa pengemudi untuk selalu siaga, menghadapi penilaian tidak transparan, serta ketidakpastian pendapatan, dapat dikategorikan sebagai bentuk pelanggaran terhadap hak atas kesehatan yang layak sebagaimana diatur dalam Pasal 28H ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia, dan Pasal 7 serta Pasal 12 Kovenan Internasional tentang Hak Ekonomi, Sosial, dan Budaya. Kondisi ini menunjukkan bahwa meskipun pengemudi dikonstruksikan sebagai mitra, mereka tetap berhak memperoleh perlindungan hukum atas aspek nonfisik dalam pekerjaan digital.

Perubahan sistem algoritmik pada transportasi daring menyebabkan “beban kognitif dan emosional yang intens” bagi pengemudi, karena harus terus-menerus beradaptasi dengan pembaruan tanpa pelatihan yang memadai. Ketidaktransparanan menyebabkan kecemasan dan ketidakpastian yang tinggi dalam kalangan pengemudi. Hal ini mencerminkan pelanggaran hak atas kesehatan mental sebagaimana dijamin dalam konstitusi dan instrumen HAM internasional.⁵⁰

⁴⁷ Mutiara Salsabila, *Tantangan Kontemporer Hak Asasi Manusia di Indonesia: Kasus-Kasus Diskriminasi dan Kekerasan yang Menggugah Kesadaran*, Sociul: Jurnal Penelitian Ilmu-Ilmu Sosial, Vol.1, No.6 (Januari 2024).

⁴⁸ Lefri Mikhael, *Tanggung Jawab Negara dalam Pemenuhan Hak atas Kesehatan Jiwa Dihubungkan dengan Hak Asasi Manusia*.

⁴⁹ Mutiara Salsabila, *Tantangan Kontemporer Hak Asasi Manusia di Indonesia: Kasus-Kasus Diskriminasi dan Kekerasan yang Menggugah Kesadaran*.

⁵⁰ Nabyyla Risfa Izzati dan Mas Muhammad Gibran Sesunan, *Misclassified Partnership' and the Impact of Legal Loophole on Workers*.

Tekanan multitasking dan sistem rating yang ketat membuat pengemudi mengalami kelelahan emosional serius. Pengemudi terpaksa melakukan multitasking di lingkungan kerja yang menuntut kontrol algoritmik tanpa dukungan psikologis”.⁵¹ Kondisi ini merusak kemampuan mereka dalam menjalankan tugas sehari-hari dan menurunkan kualitas hidup. Sistem algoritmik yang menuntut kesigapan sepanjang hari mengikis batas waktu kerja dan kehidupan pribadi. Pengemudi harus selalu siap menerima order kapan saja, sehingga kehilangan kendali atas waktu pribadinya. Pelanggaran privasi ini merupakan pelanggaran hak asasi yang berdampak pada kesehatan mental pengemudi. Fenomena *phantom vibration syndrome* juga menunjukkan bagaimana tekanan terus-menerus merusak fungsi pemulihan mental.⁵²

Dampak kumulatif tekanan algoritmik berupa gangguan kesehatan mental sangat serius. Studi menunjukkan, “Hampir 45% pengemudi memerlukan intervensi psikologis karena kecemasan dan depresi”.⁵³ Gangguan tidur dan penurunan kualitas hidup berdampak langsung pada keselamatan kerja dan kinerja pengemudi. kondisi ini merupakan isu HAM publik, yang membutuhkan intervensi negara dalam menjamin hak atas kesehatan dan keselamatan kerja.⁵⁴

Kerentanan ekonomi juga merembet ke aspek sosial dan keluarga. Fluktuasi pendapatan memicu konflik rumah tangga dan isolasi sosial, menimbulkan disfungsi keluarga.⁵⁵ Kondisi ini menuntut perlindungan HAM holistik, meliputi kesejahteraan psikologis, sosial, dan ekonomi pengemudi. Kebijakan yang komprehensif diperlukan untuk melindungi pengemudi dari risiko kerja digital yang semakin kompleks.⁵⁶

⁵¹ Rahma Fitri Amelia Hasibuan, dkk., *Kontrak Kerja vs Kontrak Platform : Perbandingan Perlindungan Hukum Bagi Pekerja di Era Ekonomi Digital*, p.75-85.

⁵² J. Habibi, *Faktor Psikososial dan Kesejahteraan Mental Pengemudi Ojek di Bengkulu: Studi Mixed-Methods tentang Beban Kerja, Dukungan Sosial, dan Dinamika Ekonomi.*”

⁵³ Katherine C. Kellogg, Melissa A. Valentine, dan Angèle Christin, *Algorithms at Work: The New Contested Terrain of Control.*

⁵⁴ Rahma Fitri Amelia Hasibuan, dkk., *Kontrak Kerja vs Kontrak Platform : Perbandingan Perlindungan Hukum bagi Pekerja di Era Ekonomi Digital.*

⁵⁵ Nopiana Mozin, Danny Trisno Susetyo dan Yunita Imelda Tampubolon, *Family Resilience di Masa Pandemi Covid-19 (Studi tentang Penurunan Ekonomi Berdampak pada Perceraian)*, Al-Mawarid Jurnal Syariah & Hukum (JSYH), Vol.6, No.2 (Oktober 2024).

⁵⁶ Neo Adhi Kurniawan Danang Khoirul Albar, *Pemenuhan Hak Ojek Disabilitas dalam Mendapatkan Hak di Bidang Ekonomi Ditinjau dari Hak Asasi Manusia (Kajian pada Difabike Yogyakarta)*, Vol.2, No.1 (Maret 2025), p.1–9.

Negara dan penyedia platform memiliki kewajiban untuk memastikan perlindungan HAM pengemudi digital dengan aturan yang transparan. Regulasi harus menjamin hak atas kesehatan mental, jaminan sosial, dan waktu istirahat yang layak, serta memperjelas mekanisme algoritma. Tanpa kebijakan ini, model kerja berbasis algoritma berpotensi menciptakan eksploitasi sistematis terhadap pekerja, serta memperparah ketidakadilan sosial dan kesehatan mental.⁵⁷

3. Alternatif Kebijakan untuk Perlindungan Pengemudi Transportasi Online dalam Menghadapi Tekanan Algoritmik

a. Reformulasi Status Hukum dan Hubungan Kerja

Reformulasi status hukum hubungan kerja pengemudi platform menjadi kebutuhan mendesak dalam konteks ekonomi digital. Skema kemitraan Permenhub 12/2019 belum efektif melindungi hak normatif pengemudi. Diperlukan pendekatan hukum progresif yang mengakui *economic dependence* melalui konsep *platform-dependent worker*, yaitu model hibrida yang menyeimbangkan fleksibilitas kerja dan perlindungan ketenagakerjaan berbasis keadilan sosial.⁵⁸ Pengakuan status pekerja terikat platform memberi dasar hukum bagi pemenuhan hak normatif pengemudi yang sebelumnya terabaikan. Meskipun memiliki fleksibilitas waktu kerja, mereka tetap bergantung secara ekonomi pada platform. Status ini membuka akses terhadap upah minimum, jaminan sosial, K3, serta hak berserikat, dan menuntut reformasi hukum ketenagakerjaan nasional untuk mengakomodasi kategori pekerja baru tersebut. Integrasi prinsip hukum ketenagakerjaan dalam status pekerja terikat platform mencakup perlindungan pendapatan layak, waktu kerja manusiawi, dan keselamatan kerja adaptif. Upah minimum proporsional harus menyesuaikan pola kerja tidak kontinu, sementara *right to disconnect* menjamin hak istirahat. Standar K3 perlu memperhitungkan risiko mental dan ergonomi berkendara melalui mekanisme perlindungan fleksibel namun substantif.⁵⁹

⁵⁷ Nabiyla Risfa Izzati, *Ketidakseimbangan Kewajiban Para Pihak dalam Regulasi Ojek Online: Distorsi Logika Hubungan Kemitraan Ekonomi Gig*, p.325-356.

⁵⁸ Katherine C. Kellogg, Melissa A. Valentine dan Angèle Christin, *Algorithms at Work: The New Contested Terrain of Control*.

⁵⁹ Williams Oey, *Misklasifikasi Hubungan Kerja Pengemudi Ojek Online (Platform Worker) di Indonesia*, Veritas et Justitia, Vol.10, No.1 (Juni 2024), p.153–78.

Pengaturan perlindungan data dan privasi pekerja platform perlu menjadi bagian integral dari kerangka hukum baru. Data yang dihasilkan pengemudi merupakan aset bernilai tinggi sehingga harus dilindungi melalui mekanisme persetujuan yang transparan, akses terhadap data terkait pekerjaan, serta hak menolak penggunaan data di luar kepentingan profesional. Perlindungan ini menegaskan martabat dan otonomi pekerja digital.⁶⁰ Tahap awal dapat dimulai dengan regulasi perlindungan dasar tingkat menteri, disertai penyusunan kerangka hukum komprehensif. Kolaborasi antara pemerintah, perusahaan, pengemudi, dan pakar ketenagakerjaan, serta pembelajaran dari praktik internasional, akan memastikan kebijakan yang kontekstual, *legitimate*, dan efektif.⁶¹

Pelaksanaan reformulasi status hukum pekerja platform memerlukan mekanisme monitoring dan evaluasi berkelanjutan untuk menilai efektivitas kebijakan. Sistem pemantauan harus mengukur dampak terhadap kondisi kerja, pendapatan, dan kesejahteraan pengemudi. Diperlukan umpan balik langsung dari pengemudi serta evaluasi periodik lembaga independen guna memastikan perbaikan kebijakan berbasis bukti.⁶²

b. Pengembangan Program Dukungan Kesehatan Mental dan Sosial

Pengembangan program kesehatan mental komprehensif bagi pengemudi transportasi daring menjadi urgensi kebijakan publik.⁶³ Program ini harus bersifat holistik, menyesuaikan karakteristik kerja platform seperti isolasi sosial, ketidakpastian ekonomi, dan tekanan algoritmik. Layanan konseling tatap muka, telekonseling, serta kemitraan dengan penyedia kesehatan dan LSM perlu diintegrasikan melalui mekanisme pembiayaan berkelanjutan lintas pemangku kepentingan.⁶⁴ Pendekatan yang dapat digunakan yaitu *cognitive-behavioral*, praktik *mindfulness* dan relaksasi bisa diterapkan melalui workshop, modul digital,

⁶⁰ Samuel Jossef Hamonangan dan Raka Raharjo, *Analisis Pengaruh Perubahan Teknologi terhadap Perlindungan Hukum Tenaga Kerja di Indonesia*.

⁶¹ I Ketut Sania, *Perkembangan dan Tantangan Hukum Ketenagakerjaan: Tinjauan terhadap Dinamika Regulasi dan Hak-Hak Pekerja*, Indonesian Journal of Law and Justice, Vol.2, No.3 (Februari 2025), p.10.

⁶² Nabyyla Risfa Izzati, *Ketidakeimbangan Kewajiban Para Pihak dalam Regulasi Ojek Online: Distorsi Logika Hubungan Kemitraan Ekonomi Gig*.

⁶³ Retnowati W. D. Tuti, *Analisis Implementasi Kebijakan Work From Home Pada Kesejahteraan Pengemudi Driver Transportasi Online di Indonesia*, Transparansi Jurnal Ilmiah Ilmu Administrasi, Vol.3, No.1 (Juni 2020), p.73–85.

⁶⁴ J. HABIBI, *Faktor Psikososial dan Kesejahteraan Mental Pengemudi Ojek di Bengkulu: Studi Mixed-Methods Tentang Beban Kerja, Dukungan Sosial, dan Dinamika Ekonomi*.

dan kelompok dukungan sebaya.⁶⁵ Aplikasi mobile dapat memantau indikator mental melalui data perilaku dan *self-assessment* rutin. Integrasi *wearable devices* memungkinkan pemantauan stres fisiologis, sementara pengelolaan data harus menjamin kerahasiaan serta kepatuhan terhadap etika.⁶⁶

Pembentukan komunitas dan kelompok mentoring memungkinkan pertukaran pengalaman serta strategi menghadapi tekanan kerja. Aktivitas rutin dan interaksi kelompok memperkuat kohesi sosial sekaligus menjadi mekanisme deteksi dini masalah kesehatan mental.⁶⁷ Integrasi layanan kesejahteraan finansial dalam dukungan kesehatan mental penting karena tekanan ekonomi memengaruhi kondisi psikologis pengemudi. Konseling dan literasi keuangan khusus platform dengan pendapatan tidak tetap dapat membantu perencanaan jangka panjang. Kemitraan dengan lembaga keuangan memungkinkan penyediaan produk finansial dan pengelolaan utang yang sesuai.⁶⁸

Program rehabilitasi dan dukungan pemulihan pengemudi dengan gangguan mental memerlukan pendekatan komprehensif. Layanan tindak lanjut memastikan kesinambungan perawatan, sedangkan reintegrasi kerja dan penyesuaian kondisi kerja mendukung kembalinya pengemudi ke pekerjaan. Dukungan kelompok menyediakan ruang berbagi pengalaman serta strategi pemulihan efektif.⁶⁹ Integrasi layanan kesehatan mental dengan perlindungan sosial meningkatkan efektivitas dukungan pengemudi. Optimalisasi BPJS dan koordinasi program bantuan sosial memastikan akses komprehensif. Jejaring organisasi masyarakat dan lembaga keagamaan memperluas jangkauan layanan, menciptakan sistem dukungan yang sinergis, berkelanjutan, dan responsif terhadap kebutuhan kesehatan mental pengemudi.⁷⁰

⁶⁵ Alex J. Wood, dkk., *Good Gig, Bad Gig: Autonomy and Algorithmic Control in the Global Gig Economy*.

⁶⁶ Nabiyla Risfa Izzati, *Ketidakseimbangan Kewajiban Para Pihak dalam Regulasi Ojek Online: Distorsi Logika Hubungan Kemitraan Ekonomi Gig*.

⁶⁷ Rahma Fitri Amelia Hasibuan, dkk., *Kontrak Kerja vs Kontrak Platform : Perbandingan Perlindungan Hukum bagi Pekerja di Era Ekonomi Digital*.

⁶⁸ Prihatni Rida, dkk., *Analisis Keterampilan Keuangan dan Inklusi Keuangan di Indonesia : Strategi untuk Meningkatkan Kesejahteraan Finansial Masyarakat*, CV Widina Media Utama, Bandung, 2024.

⁶⁹ Rahma Fitri Amelia Hasibuan, dkk., *Kontrak Kerja vs Kontrak Platform : Perbandingan Perlindungan Hukum bagi Pekerja di Era Ekonomi Digital*.

⁷⁰ Gunawan Widjaja dan Handojo Dhanudibroto, *Koordinasi Antar-Lembaga Pemerintah dan Efektivitas Kebijakan Kesejahteraan*, *Sibatik Journal*, Vol.4, No.7 (Juni 2025), p.1323–33.

c. Penguatan Pengawasan dan Penegakan Regulasi oleh Pemerintah

Penguatan pengawasan dan penegakan regulasi pemerintah merupakan prasyarat penting untuk efektivitas perlindungan pekerja platform. Pembentukan satuan tugas lintas kementerian, forum koordinasi rutin, dan sistem database terintegrasi memungkinkan pemantauan preventif, detektif, dan korektif secara berkelanjutan. Mekanisme pengawasan *real-time* berbasis teknologi informasi, *dashboard* monitoring, dan *big data analytics* mendukung deteksi dini praktik merugikan pengemudi, sementara peningkatan kapasitas sumber daya manusia dan pengembangan laboratorium teknologi memperkuat kompetensi institusi pengawas dalam menangani kompleksitas algoritma platform. Mekanisme penegakan hukum progresif meliputi sanksi administratif, gugatan *class action*, pertanggungjawaban pidana korporasi, dan *restorative justice* untuk pelanggaran ringan, dilengkapi dengan sistem pelaporan yang *user-friendly* dan anonim. Peran pemerintah daerah, sistem insentif berbasis kepatuhan, transparansi hasil pengawasan, serta kerjasama internasional memperkuat akuntabilitas, meningkatkan kepatuhan perusahaan, dan membangun perlindungan pekerja yang komprehensif di sektor transportasi online.

C. PENUTUP

Sebagai hak asasi manusia yang fundamental, kesehatan mental merupakan aspek yang tidak boleh diabaikan dalam hubungan kerja pengemudi transportasi daring. Tekanan algoritmik yang terus menerus menyebabkan beban psikologis serius berupa stres, kecemasan, dan ketidakpastian ekonomi, yang secara nyata mengganggu kesejahteraan pekerja. Negara memiliki kewajiban moral dan legal untuk memastikan bahwa perlindungan hak atas kesehatan mental ini terpenuhi secara optimal, sebagaimana diatur dalam kerangka hukum nasional maupun internasional. Perlindungan kesehatan mental bukan hanya upaya medis semata, melainkan merupakan pemenuhan terhadap hak dasar manusia yang harus diintegrasikan dalam regulasi ketenagakerjaan, terutama di ranah ekonomi digital yang berkembang pesat.

Dari perspektif budaya hukum menurut Lawrence Friedman, efektivitas peraturan yang ada sangat bergantung pada kesesuaian norma hukum tersebut dengan nilai, sikap, dan kebiasaan masyarakat yang dijadikan objek aturan. Regulasi kemitraan dalam Permenhub No.12 Tahun 2019 yang masih gagal mengakomodasi tekanan algoritmik dan kesejahteraan psikologis pengemudi menunjukkan ketidaksesuaian dengan nilai keadilan sosial dalam budaya hukum Indonesia. Ketika norma hukum bertabrakan dengan nilai dasar masyarakat, kepatuhan terhadap aturan menjadi minim dan implementasinya kurang efektif. Oleh karena itu, reformasi kebijakan yang responsif terhadap budaya hukum lokal sangat diperlukan untuk menciptakan perlindungan hukum yang nyata dan efektif bagi pengemudi daring sekaligus menghormati martabat serta otonomi mereka sebagai pekerja digital.

Secara menyeluruh, perlindungan kesehatan mental pengemudi transportasi daring harus diposisikan sebagai hak asasi yang inheren, yang mengharuskan negara dan pelaku usaha digital untuk bekerja sama menciptakan lingkungan kerja yang manusiawi dan berkeadilan. Regulasi yang adaptif, inklusif, serta berlandaskan nilai budaya hukum lokal akan memberikan dasar hukum memadai untuk menghapus kesenjangan perlindungan dan memastikan bahwa hak-hak normatif, termasuk kesehatan mental, menjadi prioritas dalam tata kelola ekonomi gig yang inovatif namun berwawasan sosial. Pendekatan ini juga memfasilitasi keseimbangan antara kemajuan teknologi dengan pemenuhan hak asasi manusia dalam konteks transformasi digital di Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Abdullah, Sukmawati, dkk.. 2025. *Pengembangan Masyarakat Berbasis Digital*. (Sumatera Barat: Yayasan Tri Edukasi Ilmiah).
- Hardisman. 2025. *Dilema Etika dan Hukum Kesehatan di Era Digital dan Kecerdasan Artifisial*. (Jakarta: CV Wawasan Ilmu).
- Kriswandaru, Althea Serafim. 2018. *Hukum Perlindungan Konsumen*. (Semarang: Yayasan Prima Agus Teknik).
- Marzuki, Peter Mahmud. 2005. *Penelitian Hukum*. (Jakarta: Prenadamedia Group).
- Nasution, Zulkarnain. 2015. *Ekonomi Mikro di Era Disrupsi: Teori dan Aplikasinya dalam Ekonomi Digital*. (Padang: Grafindo Publisher).
- Putranti, Wijaya Honorata Ratnawati Dwi, Retnowati dan Ismiyanto. 2021. *Gamification Of Work (GofW): (Tinjauan Dinamika Kinerja dan Perlindungan Hukum Bagi Pengemudi Online*. (Yogyakarta: CV Budi Utama).
- Rida, Prihatni, dkk.. 2024. *Analisis Kiterasi Keuangan dan Inklusi Keuangan di Indonesia: Strategi Untuk Meningkatkan Kesejahteraan Finansial Masyarakat*. (Bandung: CV Widina Media Utama).
- Soekanto, S. dan S. Mamudji. 1986. *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat*. (Jakarta: CV. Rajawali).
- Tarumingkeng, Rudy C.. 2025. *Tantangan Demokrasi dan Ekonomi di Indonesia: Perspektif 2025*. (Bandung: RUDYCT e-Press).

Publikasi

- Akbar, Adjie, M. S. Tumanggor dan Adi Nur Rohman. *Perlindungan dan Penegakan Hukum bagi Pengemudi Transportasi Online dalam Perspektif Hubungan Hukum dengan Aplikator di Indonesia*. Vol.6. No.2 (November 2025).
- Al Kautsar, Izzy, dkk.. *Sistem Hukum Modern Lawrance M . Friedman : Budaya Hukum dan Perubahan Sosial Masyarakat dari Industrial ke Digital*. Sapientia Et Virtus. Vol.7. No.1 (September 2022).
- Albar, Neo Adhi Kurniawan Danang Khoirul. *Pemenuhan Hak Ojek Disabilitas dalam Mendapatkan Hak di Bidang Ekonomi Ditinjau dari Hak Asasi Manusia (Kajian pada Difabike Yogyakarta)*. Citra Lentera Ilmu. Vol.2. No.1 (Maret 2025).
- Ayunita, Yochi, Annalisa Yahanan dan Muhammad Syaifuddin. *Perlindungan Hukum terhadap Pengemudi Taksi (Mitra) Berbasis Online pada PT. Grab Indonesia*. Lex LATA. Vol.1. No.1 (2019).
- Habibi, J.. *Faktor Psikososial dan Kesejahteraan Mental Pengemudi Ojek di Bengkulu: Studi Mixed-Methods tentang Beban Kerja, Dukungan Sosial, dan Dinamika Ekonomi*. Journal Of Nursing and Public Health. Vol.13. No.1 (April 2025).
- Hamonangan, Samuel Jossef dan Raka Raharjo. *Analisis Pengaruh Perubahan Teknologi terhadap Perlindungan Hukum Tenaga Kerja di Indonesia*. Jurnal Teknik, Komputer, Agroteknologi dan Sains (Marostek). Vol.4. No.1 (Mei 2025).

- Hanifah, Muhammad Adil Mardalena. *Legal Culture And Law Enforcement In Indonesia : A Normative Juridical Perspective*. Universal Studies. Vol.5. No.6 (Juni 2025).
- Hasibuan, Rahma Fitri Amelia, dkk.. *Kontrak Kerja vs Kontrak Platform : Perbandingan Perlindungan Hukum bagi Pekerja di Era Ekonomi Digital*. Konsensus : Jurnal Ilmu Pertahanan, Hukum dan Ilmu Komunikasi. Vol.2. No.3 (Juni 2025).
- Izzati, Nabiyla Risfa. *Ketidakseimbangan Kewajiban Para Pihak dalam Regulasi Ojek Online: Distorsi Logika Hubungan Kemitraan Ekonomi Gig*. Undang: Jurnal Hukum. Vol.5. No.2 (Desember 2022).
- Kamarudin, Arifrif Ode. *Ekonomi Gig: Peluang dan Tantangan di Era Kerja Fleksibel*, CURRENCY: Jurnal Ekonomi dan Perbankan Syariah. Vol.3. No.1 (Oktober 2024).
- Kayu, A. J., M. Graham, V. Lehdonvirta dan I. Hjorth. *Good Gig, Bad Gig: Autonomy And Algorithmic Control In The Global Gig Economy*. Work, Employment and Society. Vol.33. No.1 (2019).
- Kellogg, Katherine C., Melissa A. Valentine dan Angèle Christin. *Algorithms at Work: The New Contested Terrain of Control*. Academy of Management Annals. Vol.14. No.1 (Januari 2020).
- Kennedy, Alexander. *Analisis Hukum Persaingan Usaha Platform Marketplace Online pada Era Ekonomi Digital*. Ethics and Law Journal: Business and Notary. Vol.2. No.4 (Desember 2024).
- Mahera, Rofiqo Meili dan Nanda Suryadi. *Transformasi Mekanisme Pasar dalam Ekonomi Berbasis Teknologi Digital*. Socius: Jurnal Penelitian Ilmu-Ilmu Sosial. Vol.2. No.1 (Juni 2025).
- Mikhael, Lefri. *Tanggung Jawab Negara dalam Pemenuhan Hak atas Kesehatan Jiwa Dihubungkan dengan Hak Asasi Manusia*. Jurnal HAM. Vol.13. No.1 (April 2022).
- Mozin, Nopiana, Danny Trisno Susetyo dan Yunita Imelda Tampubolon. *Family Resilience di Masa Pandemi Covid-19 (Studi tentang Penurunan Ekonomi Berdampak pada Perceraian)*. Al-Mawarid Jurnal Syariah & Hukum (JSYH). Vol.6. No.2 (Oktober 2024).
- Nawang Sari, Sefti Afi, dkk.. *Legal Protection for Gig Economy Workers from the Perspective of Labor Law in Indonesia*. HAKIM: Jurnal Ilmu Hukum dan Sosial, Vol.3. No.1 (Februari 2025).
- Nurhayati, Tri, Arina Hukmu Adila dan Riza Fibriani. *Pemberdayaan Pekerja Perempuan dan Anak pada Pasar Tenaga Kerja Digital Era Gig Economy: Kerangka Hukum untuk Masa Depan yang Lebih Aman*. Risalah Hukum. Vol.20. No.2 (Desember 2024).
- Oey, Williams. *Misklasifikasi Hubungan Kerja Pengemudi Ojek Online (Platform Worker) di Indonesia*. Veritas et Justitia. Vol.10. No.1 (Juni 2024).
- Salsabila, Mutiara. *Tantangan Kontemporer Hak Asasi Manusia di Indonesia: Kasus-Kasus Diskriminasi dan Kekerasan yang Menggugah Kesadaran*. Sociul: Jurnal Penelitian Ilmu-Ilmu Sosial. Vol.1. No.6 (Januari 2024).
- Sania, I Ketut. *Perkembangan dan Tantangan Hukum Ketenagakerjaan: Tinjauan terhadap Dinamika Regulasi dan Hak-Hak Pekerja*. Indonesian Journal of Law and Justice. Vol.2. No.3 (Februari 2025).

- Siburian, Thor B. Sinaga Priskila Milania dan Presly Prayogo. *Tinjauan Yuridis Hak Setiap Orang untuk Menikmati Standar Kesehatan Tertinggi sebagai Hak Asasi Manusia di Indonesia Berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2023 tentang Kesehatan*. Lex Administratum. Vol.12. No.5 (September 2024).
- Tabah, Ridwan, Al Hafidz dan Ratih Damayanti. *Analisis Perlindungan Hukum terhadap Penyandang Disabilitas dalam Aksesibilitas Transportasi Umum Berbasis Kasus Diskriminasi terhadap Surya Sahetapy*. Bookchapter Hukum dan Lingkungan. Vol.1 (2025).
- Tuti, Retnowati W. D.. *Analisis Implementasi Kebijakan Work From Home pada Kesejahteraan Pengemudi Driver Transportasi Online di Indonesia*. Transparansi Jurnal Ilmiah Ilmu Administrasi. Vol.3. No.1 (Juni 2020).
- Wardoyo, Heru. *Efektivitas Klausul Kontrak pada Hubungan Bisnis antara UMKM dan Mitra Usaha di Indonesia*. Jurnal Penelitian Serambi Hukum. Vol.18. No.2 (Juni 2025).
- Widjaja, Gunawan dan Handoyo Dhanudibroto. *Koordinasi Antar-Lembaga Pemerintah dan Efektivitas Kebijakan Kesejahteraan*. Sibatik Journal. Vol.4. No.7 (Juni 2025).
- Wood, Alex J., dkk.. *Good Gig, Bad Gig: Autonomy and Algorithmic Control in the Global Gig Economy*. Work, Employment and Society. Vol.33. No.1 (Februari 2019).

Karya Ilmiah

- Benedetti, S.. 2019. *From Global Standards to Local Action: The Impact of ILO Convention No. 190 on Violence and Harassment in the World of Work*. Tesis, Padova: Università degli Studi di Padova.
- Tamara, N. J.. 2024. *Implementasi Asas Proporsionalitas dalam Perjanjian Kemitraan antara Pengemudi Ojek Online dengan Penyedia Aplikasi Gojek*. Skripsi. Semarang: Universitas Islam Sultan Agung.

Website

- Al Hikam, Herdi Alif. *Driver Ojol di Indonesia Tembus 7 Juta Orang, Aturan Baru Digodok*. diakses dari [https://www.detik.com/kalimantan/bisnis/d-8028599/driver-ojol-di-indonesia-tembus-7-juta-orang-aturan-baru-digodok#:~:text=Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian,payung hukum bagi jutaan mitra](https://www.detik.com/kalimantan/bisnis/d-8028599/driver-ojol-di-indonesia-tembus-7-juta-orang-aturan-baru-digodok#:~:text=Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian,payung hukum bagi jutaan mitra.). diakses pada 14 Desember 2025.

Sumber Hukum

- Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia.
- Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.
- Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat.
- International Covenant on Economic, Social and Cultural Rights (ICESCR) 1966.