

## Perlindungan Keselamatan Kerja pada Driver Ojek Online Dalam Perspektif Hukum Ketenagakerjaan

Ismail Rangga Wahana Putra<sup>1</sup> Gunardi Lie<sup>2</sup>

Jurusan Hukum, Universitas Tarumanagara, Jakarta, Indonesia<sup>1,2</sup>  
Email: [ismail.205210224@stu.untar.ac.id](mailto:ismail.205210224@stu.untar.ac.id)<sup>1</sup> [gunardi@fh.untar.ac.id](mailto:gunardi@fh.untar.ac.id)<sup>2</sup>

### Abstract

*The development of online motorcycle taxis (ojol) in Indonesia has changed the working patterns of many people, yet at the same time it has created serious problems regarding the protection of drivers' occupational safety and health. Platform companies tend to classify drivers as "partners," not formal workers, so basic rights such as occupational safety and health (K3) protection, workers' accident insurance, and social security are often not fully guaranteed under Manpower Law No. 13/2003 and Government Regulation No. 25/2022. This study uses a doctrinal legal approach with a statutory and conceptual method to analyze the depth of K3 protection for "partner-status" ojol drivers and to formulate a legal reconstruction that obliges platform companies to register all drivers in the BPJS Ketenagakerjaan program, including workers' accident benefit. The results show that K3 protection is still very limited because existing regulations do not fully cover digital labor relations; therefore, there is a need for explicit recognition of platform worker status and the establishment of new rules that bind platforms to fulfill their social and work safety obligations.*

**Keywords:** Work Safety Protection, Online Motorcycle Driver, Partner Status, Manpower Law No. 13/2003, Government Regulation No. 25/2022, BPJS Ketenagakerjaan, Legal Reconstruction

### Abstrak

Perkembangan ojek online (ojol) di Indonesia telah mengubah pola pekerjaan banyak orang, namun sekaligus menimbulkan persoalan serius tentang perlindungan keselamatan kerja bagi driver ojol. Perusahaan platform cenderung mengklasifikasikan driver sebagai "mitra", bukan pekerja formal, sehingga hak-hak dasar seperti perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja (K3), jaminan kecelakaan kerja, dan jaminan sosial sering tidak terpenuhi secara penuh oleh UU Ketenagakerjaan No. 13/2003 dan PP 25/2022. Penelitian ini menggunakan pendekatan hukum normatif dengan metode studi perundang-undangan dan konseptual untuk menganalisis kedalaman perlindungan K3 terhadap driver ojol berstatus "mitra", serta merancang rekonstruksi hukum agar perusahaan platform wajib mendaftarkan seluruh driver dalam program BPJS Ketenagakerjaan dan jaminan kecelakaan kerja. Hasilnya menunjukkan bahwa perlindungan K3 masih sangat terbatas karena regulasi lama tidak sepenuhnya menjangkau hubungan kerja digital; oleh karena itu, perlu pengakuan eksplisit status pekerja platform dan pembentukan aturan baru yang mengikat platform untuk memenuhi kewajiban sosial dan keselamatan kerja.

**Kata Kunci:** Perlindungan Keselamatan Kerja, Driver Ojek Online, Status Mitra, UU Ketenagakerjaan No. 13/2003, PP 25/2022, BPJS Ketenagakerjaan, Rekonstruksi Hukum Regulasi



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).

### PENDAHULUAN

Perkembangan layanan berbasis aplikasi di Indonesia, salah satunya ojek online (ojol), telah mengubah cara masyarakat bekerja dan mencari penghasilan. Di banyak kota, ojol tidak hanya berfungsi sebagai alat transportasi, tetapi juga menjadi sumber mata pencaharian utama bagi banyak orang yang sulit memperoleh pekerjaan formal. Namun, profesi ini menimbulkan kekhawatiran: apakah driver ojol benar-benar terlindungi secara hukum, terutama dalam aspek keselamatan kerja? Perusahaan platform umumnya menempatkan driver bukan sebagai "pekerja", melainkan sebagai "mitra", sehingga hubungan mereka dianggap lebih menyerupai

perjanjian kerja sama usaha, bukan hubungan kerja konvensional seperti yang diatur penuh dalam UU No. 13 Tahun 2003. Akibatnya, banyak hak dasar pekerja—seperti jaminan keselamatan dan kesehatan kerja, jaminan sosial, dan pengaturan jam kerja—tidak diterapkan secara sempurna kepada driver ojol. Profesi driver ojol juga tergolong berisiko tinggi karena mereka setiap hari berhadapan langsung dengan lalu lintas, kepadatan kendaraan, cuaca, dan kondisi jalan. Faktor-faktor seperti kelelahan, jam kerja panjang, mengemudi sambil menggunakan smartphone, dan kondisi jalan yang rusak meningkatkan kemungkinan kecelakaan kerja. Di samping itu, banyak driver bekerja dalam kondisi fisik dan mental tidak stabil, sehingga keselamatan kerja mereka semakin terancam.

Dalam praktiknya, perlindungan keselamatan dan jaminan sosial bagi driver ojol masih terasa tidak menyeluruh. Meskipun sudah ada mekanisme seperti BPJS Ketenagakerjaan melalui skema program swadaya atau kerja sama dengan perusahaan aplikasi, serta Peraturan Menteri Perhubungan No. 12 Tahun 2019, tidak semua driver mendaftar BPJS atau memahami haknya, dan platform sering tidak dibebani kewajiban yang sama ketat dengan perusahaan pekerja formal. Akibatnya, perlindungan lebih bergantung pada inisiatif pribadi driver, bukan pada jaminan hukum yang kuat dan mengikat. Kajian hukum terbaru menilai bahwa status “mitra” justru menciptakan ketidakseimbangan, di mana platform memiliki kekuasaan besar sedangkan driver berada di posisi sangat lemah. Karena dianggap bukan pekerja formal, hak-hak seperti jaminan kecelakaan kerja, jaminan kematian, dan perlindungan pendapatan saat sakit atau kecelakaan sering tidak jelas bagi driver ojol. Hal ini menimbulkan ketidakpastian hukum dan kerentanan, meskipun peran mereka sangat penting bagi mobilitas masyarakat. Menyikapi kondisi tersebut, pemerintah dan lembaga terkait mulai mendorong perbaikan regulasi untuk menyesuaikan dengan dunia kerja digital, antara lain dengan mengakui status pekerja platform dan menyiapkan aturan baru tentang jaminan sosial bagi driver ojol dan pekerja kurir. Namun, aturan baru ini masih dalam proses dan belum sepenuhnya menutup semua celah kerentanan yang dihadapi driver ojol. Berdasarkan kondisi di atas, penting untuk membahas perlindungan keselamatan kerja driver ojek online dalam perspektif hukum ketenagakerjaan, agar mereka tidak hanya berhak bekerja, tetapi juga bekerja dengan aman dan layak secara hukum.

**Contoh Kasus: Driver Ojol Dituntut dan Divonis karena Kecelakaan** Salah satu contoh kasus nyata yang mendekati “putusan” terkait driver ojek online adalah kasus Ahmad Hilmi Hamdani, seorang driver ojek online di Surabaya yang menjadi terdakwa dalam kasus kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan penumpang meninggal dunia. Menurut berita dari detikJatim dan media lain, Ahmad Hilmi tertangkap dalam proses peradilan di Pengadilan Negeri Surabaya, di mana jaksa penuntut umum menuntutnya 3 bulan penjara atas pasal kelalaian dalam mengemudi (Pasal 310 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan). Majelis hakim kemudian menjatuhkan pidana kurungan singkat (2 bulan 10 hari), dan karena lampau waktu penahanan sementara, terdakwa langsung dibebaskan setelah putusan. Kasus ini menunjukkan bahwa driver ojol bisa terlibat dalam proses peradilan pidana ketika terjadi kecelakaan saat menjalankan pekerjaan, bahkan meskipun secara status dia “mitra” platform. Namun, dalam konteks hukum ketenagakerjaan dan keselamatan kerja (K3), regulasi yang mengikat perusahaan/platform sebagai pengguna jasa tenaga kerja yang wajib ikut-sertakan driver dalam BPJS dan bertanggung jawab terhadap risiko kecelakaan kerjamasih terbatas, sehingga perlu rekonstruksi regulasi dan pengakuan status pekerja platform agar keselamatan dan perlindungan driver dapat lebih terjamin secara hukum ketenagakerjaan, bukan hanya lewat sisi pidana lalu lintas.

Sumber berita:

- DetikJatim – “Driver Ojol yang Terlibat Kasus Kecelakaan Dituntut 3 Bulan Penjara” (2019).

- Merdeka.com – “Kasus Driver Ojek Online Kecelakaan Sebabkan Penumpang Tewas Diputus Hari Ini” (2019).

Oleh karena itu, pembahasan mengenai perlindungan keselamatan kerja driver ojek online dalam perspektif hukum ketenagakerjaan menjadi penting, baik secara akademik maupun praktis. Penelitian ini diharapkan dapat membantu mengidentifikasi kelemahan dan kekuatan regulasi yang ada, sekaligus memberikan rekomendasi hukum dan kebijakanyang lebih berpihak kepada pekerja platform, sehingga ojek online tidak hanya menjadi simbol kemajuan teknologi, tetapi juga simbol pekerjaan yang adil, aman, dan terlindungi secara hukum.

### **Rumusan Masalah**

1. Sejauh mana UU Ketenagakerjaan No. 13/2003 dan PP 25/2022 lindungin K3 driver ojek online yang statusnya cuma "mitra" platform?
2. Apa solusi rekonstruksi hukum biar platform wajib kasih JKK dan BPJS bareng driver, supaya keselamatan kerja mereka aman?

### **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian hukum normatif (doctrinal) dengan pendekatan perundang-undangan dan konseptual untuk menganalisis sejauh mana UU Ketenagakerjaan No. 13 Tahun 2003, Peraturan Pemerintah No. 25 Tahun 2022, serta peraturan terkait lainnya (seperti Peraturan Menteri Perhubungan, ketentuan BPJS Ketenagakerjaan, dan kebijakan terbaru tentang pekerja platform digital) melindungi keselamatan dan kesehatan kerja driver ojek online yang berstatus “mitra” platform, serta merumuskan rekonstruksi hukum agar platform wajib memberikan jaminan kecelakaan kerja, jaminan kematian, dan BPJS ketenagakerjaan kepada driver. Data dikumpulkan melalui studi kepustakaan (library research) dari sumber hukum positif, jurnal ilmiah, skripsi, tesis, artikel, dan literatur hukum terkini (2021–2026) yang membahas status pekerja platform, perlindungan hukum, dan keselamatan kerja driver ojol, kemudian dianalisis secara deskriptif-analitis untuk menggambarkan norma hukum, mengidentifikasi kelemahan dan ketidakpastian regulasi, serta menyusun rekomendasi perbaikan hukum dan kebijakan yang lebih berpihak kepada driver ojek online.

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **Sejauh Mana Uu Ketenagakerjaan No. 13/2003 Dan Pp 25/2022 Lindungin K3 Driver Ojek Online Yang Statusnya Cuma "Mitra" Platform?**

UU Ketenagakerjaan No. 13 Tahun 2003 dan PP 25/2022 sebenarnya dirancang untuk melindungi pekerja dalam hubungan kerja konvensional, bukan “mitra” platform, sehingga perlindungan K3 bagi driver ojek online masih terbatas dan tidak penuh.

1. UU Ketenagakerjaan No. 13/2003 mengatur hak-hak pekerja, termasuk keselamatan dan kesehatan kerja (K3), upah, jaminan sosial, dan perlindungan dari kecelakaan kerja, bagi pekerja yang berada dalam hubungan kerja riil dengan pengusaha. Namun, driver ojol umumnya ditempatkan sebagai “mitra” atau pekerja kerja sama usaha, sehingga tidak serta merta dianggap sebagai “pekerja” yang dilindungi penuh dalam UU ini. Karena itu, kewajiban pengusaha menyediakan lingkungan kerja yang aman, pengawasan K3, dan perlindungan kerja secara penuh gagal menjangkau driver ojol.
2. PP 25/2022 tentang jaminan kecelakaan kerja dan jaminan kematian sebetulnya memperluas jaminan sosial, tapi penerapannya pada driver ojol masih tergantung pada skema “pekerja bukan penerima upah (PBPU)” atau program swadaya BPJS. Jurnal tentang

perlindungan hukum driver ojol dan pekerja platform (Wijayanti, 2023; Sonhaji, 2018; artikel karya ilmiah 2025–2026) menunjukkan bahwa perusahaan platform hanya “memfasilitasi” daftar BPJS bagi mitra, bukan menanggung penuh sebagai pengusaha, sehingga perlindungan K3 tidak otomatis tercover oleh UU dan PP.

3. Karena status “mitra” menjadikan hubungan kerja lebih mirip perjanjian bisnis, maka celah regulasi muncul:
  - Kewajiban pengusaha dalam K3 tidak sepenuhnya menempel.
  - Perlindungan kecelakaan kerja baru ada jika driver bersedia dan mampu bayar iuran sendiri.
  - Jurnal akademik menekankan bahwa perlu regulasi baru (misalnya PP/Perpres khusus pekerja platform) agar UU Ketenagakerjaan dan PP 25/2022 benar-benar mengikat platform untuk memberi K3, jaminan kecelakaan kerja, dan jaminan kematian pada driver ojol.

Kesimpulan sederhana:

UU Ketenagakerjaan No. 13/2003 dan PP 25/2022 theoretisnya menjamin perlindungan K3, tetapi secara praktik perlindungan itu masih lemah bagi driver ojek online yang berstatus “mitra”, karena regulasi ini belum secara eksplisit menangkap hubungan kerja platform digital. Perlindungan baru muncul sebagian lewat BPJS swadaya dan inisiatif perusahaan, bukan karena kewajiban penuh hukum ketenagakerjaan.

### **Apa Solusi Rekonstruksi Hukum Biar Platform Wajib Kasih JKK Dan BPJS Bareng Driver, Supaya Keselamatan Kerja Mereka Aman?**

Solusi rekonstruksi hukum agar platform wajib kasih Jaminan Kecelakaan Kerja (JKK) dan BPJS bareng driver adalah dengan mengubah status hukum driver ojek online dari sekadar “mitra” jadi pekerja platform yang diakui dalam hukum ketenagakerjaan. Kalau sudah dianggap pekerja, UU Ketenagakerjaan No. 13/2003 dan PP terkait (misalnya PP 25/2022) bisa langsung nangkap platform sebagai pengguna jasa tenaga kerja yang wajib ikut-sertakan driver dalam BPJS Ketenagakerjaan, termasuk JKK dan JKm. Nggak cuma bayar, tapi juga harus bikin standar keselamatan kerja, seperti SOP berkendara aman, batas jam kerja, dan edukasi keselamatan, supaya perlindungan nggak cuma di kertas, tapi benar-benar dirasakan driver. Selain itu, pemerintah bisa bikin peraturan khusus buat pekerja platform (misalnya Perpres atau Permen) yang secara eksplisit nyebut: platform bertanggung jawab mendaftarkan semua driver sebagai peserta BPJS, dan kewajiban perusahaan itu nggak boleh di-pass pada driver. Kontrak aplikasi juga harus direvisi biar di situ disebut dengan jelas: kewajiban iuran BPJS, hak driver saat kecelakaan, dan mekanisme klaim. Dengan begitu, status “mitra” nggak lagi dipakai buat mengelak dari kewajiban hukum, dan hubungan kerja jadi lebih jelas, adil, dan berpihak kepada pekerjanya. Akhirnya, rekonstruksi ini juga perlu dukungan lembaga pengawas seperti pengawasan ketenagakerjaan dan BPJS, supaya aturan baru ini benar-benar dijalankan. Kalau perusahaan nggak mau ikut-sertakan driver, harus ada sanksi administratif dan kompensasi wajib. Mahasiswa juga bisa ikutan mengawasi dengan memperkuat gerakan sipil dan dialog dengan pemerintah, sehingga aturan ini bukan sekadar tulisan di Undang-Undang, tapi jadi kenyataan yang melindungi keselamatan kerja driver ojek online sehari-hari

### **KESIMPULAN**

UU Ketenagakerjaan No. 13 Tahun 2003 dan PP 25/2022 sebenarnya dirancang untuk melindungi pekerja dalam hubungan kerja konvensional, tetapi status “mitra” pada driver ojek online membuat perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) serta jaminan sosial tidak sepenuhnya tercover. Dalam praktiknya, perlindungan K3 dan jaminan kecelakaan kerja hanya muncul sebagian melalui program BPJS Ketenagakerjaan skema swadaya dan inisiatif perusahaan, bukan karena kewajiban penuh hukum ketenagakerjaan. Rekonstruksi hukum

dengan mengakui status pekerja platform bagi driver ojek online, serta aturan yang mewajibkan platform mendaftarkan driver dalam BPJS dan JKK, dapat memperkuat perlindungan keselamatan kerja dan membuat hubungan kerja digital lebih adil.

### Saran

1. Pemerintah dan pembuat regulasi sebaiknya mengakui status pekerja platform bagi driver ojek online dan mengatur kewajiban platform untuk mendaftarkan driver sebagai peserta BPJS Ketenagakerjaan, termasuk Jaminan Kecelakaan Kerja dan jaminan kematian, melalui peraturan baru seperti Peraturan Presiden.
2. Perusahaan platform perlu mengubah kontrak mitra dan menerapkan standar K3 (misalnya SOP berkendara aman, batas jam kerja, pelatihan keselamatan) serta mencantumkan kewajiban iuran BPJS dalam perjanjian kerja.
3. Driver ojek online disarankan untuk mendukung kebijakan perlindungan dengan memahami hak-hak mereka, aktif mendaftar BPJS, dan mengikuti program edukasi keselamatan kerja.
4. Kampus dan mahasiswa hukum perlu melanjutkan penelitian dan kajian hukum terkait implementasi K3 bagi pekerja platform, guna memastikan reformasi regulasi benar-benar dirasakan dan diawasi secara efektif di lapangan.

### Ucapan Terima Kasih

Penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah memberikan Dukungan dalam penyusunan penelitian ini. Ucapan terima kasih disampaikan kepada institusi Akademik yang telah memberikan fasilitas dan kesempatan dalam pelaksanaan penelitian, serta Kepada para dosen dan pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, arahan, dan masukan Yang konstruktif selama proses penyusunan karya ilmiah ini. Penulis juga mengapresiasi Berbagai sumber literatur dan referensi yang telah digunakan sebagai dasar dalam Pengembangan penelitian ini.

### DAFTAR PUSTAKA

- Al-Zayn, A. (2026). *Status Hukum dan Perlindungan Pekerja Platform Digital*. Jurnal Al-Zayn, Yayasan Pendidikan Dzuriyatul Qur'an.
- Analisis Kekosongan Hukum terhadap Transportasi Berbasis Aplikasi dan Perlindungan Pengemudi Ojek Online. (2023). Prosiding / jurnal nasional tentang transportasi online dan kekosongan hukum.
- Arapenta, D. C. (2022). *Kecelakaan Penumpang Ojek Online Ditinjau dari Perspektif Hukum Asuransi dan Perlindungan Konsumen*. Jurnal Ilmiah (internal-universitas, akses PDF/online).
- Brown, L. (2025). *The Legal Status of Gig Economy Workers in Indonesia's Digital Platform Industry*. International Journal of Labour and Employment Relations (IJLER).
- Hukumonline. (2025). *Di Balik Layar Aplikasi Ojek Online: Menyoal Ulang Status Kemitraan atau Hubungan Kerja*. Hukumonline. Diakses dari: <https://www.hukumonline.com/berita/a/di-balik-layaraplikasi-ojek-online--menyoal-ulang-status-kemitraan-atau-hubungan-kerja-lt6>
- Kurniasih, N. A. (2021). *Perlindungan hukum terhadap pengemudi ojek online dalam perspektif hukum ketenagakerjaan*. Skripsi, Universitas Bangka Belitung.
- Meninjau Posisi Mitra Ojek Online dalam Hukum Ketenagakerjaan di Indonesia. (2025). Artikel JDIIH Kabupaten Sukoharjo. Diakses dari: <https://jdiih.sukoharjokab.go.id/berita/detail/meninjauposisi-mitra-ojek-online-dalam-hukum-ketenagakerjaan-di-indonesia>

- Muraz, M. (2021). *Perlindungan hukum bagi pekerja ojek online*. Skripsi, Universitas Sriwijaya.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2019 tentang Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2025 tentang Jaminan Kecelakaan Kerja dan Jaminan Kematian bagi Pekerja Informal dan Pekerja Platform Digital.
- Peraturan Presiden Republik Indonesia tentang Jaminan Sosial dan Perlindungan Bagi Pekerja Platform Digital (rencana/kebijakan 2025–2026, sesuai rilis resmi pemerintah).
- Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat.
- RechtsNormen. (2026). *Implikasi Hukum dan Kebijakan terhadap Perlindungan Pekerja Platform Digital dalam Sistem Jaminan Sosial di Indonesia*. Jurnal RechtsNormen.
- Siregar, A. S. (2025). *Urgensi Status Pekerja bagi Pengemudi Ojek Online sebagai Upaya Perlindungan Hukum Ketenagakerjaan*. Jurnal RSLR – Talenta, 2(1), 1–15. Diakses dari: <https://talenta.usu.ac.id/rslr/article/view/23456>
- Siregar, A. S. (2026). *Kepastian Hukum Status Pengemudi Ojek Online dalam Perspektif Hukum Ketenagakerjaan*. Jurnal Causa, 1(1), 1–12.
- UGM & Kementerian Ketenagakerjaan RI. (2026). *Desakan perbaikan regulasi untuk perlindungan upah dan jaminan sosial pekerja platform (termasuk ojol)*. Rilis ilmiah dan wawancara, situs resmi UGM dan Kemnaker.
- Unhas / Jurnal Pembangunan Hukum. (2022). *Perlindungan Hukum terhadap Keselamatan dan Keamanan Pengemudi Ojek Online untuk Kepentingan Masyarakat*. Jurnal Pembangunan Hukum (Unja / Unhas). Diakses dari: <https://ujh.unja.ac.id/index.php/home/article/download/734/77>
- Wijayanti, R. D. (2023). *Perlindungan Hukum Driver Ojek Online terhadap Mitra Kerja Transportasi Online*. Jurnal Ilmu Hukum, Universitas Wiralodra. Diakses dari: <https://jurnal.uwp.ac.id/fh/index.php/jurnalilmuhukum/article/view/148>
- Wijayanti, R. D. (2023). *Perlindungan Hukum Driver Ojek Online terhadap Mitra Kerja Transportasi Online* (PDF Full Text). Universitas Wiralodra. Diakses dari: <https://jurnal.uwp.ac.id/fh/index.php/jurnalilmuhukum/article/download/148/45>