

KEDUDUKAN DAN TANGGUNG JAWAB MAXIM INDONESIA DALAM PENYELENGGARAAN OJEK ONLINE

Cearlita Vamelia¹, Syamsuddin Baco², Rahmia Rachman³

Fakultas Hukum, Universitas Tadulako, Indonesia. E-mail: Fortunacher04@gmail.com

Article	Abstract
<p>Keywords: Kedudukan, Pertanggung-jawaban Hukum, Peusahaan Maxim.</p> <p>Artikel History Received: 27 Juli 2024 Reviewed: 29 Juli 2024 Accepted: 02 Agustus 2024</p> <p>DOI:/LO.Vol2.Iss1.% .pp %</p>	<p><i>This research method is normative juridical. The result of the author's research is that the position of maxim in the implementation of online ojek is a partnership, where the relationship between the driver and the maxim company is equal, this is stated in Article 15 of the Minister of Transportation Regulation Number 12 of 2019 which implies that the driver's position is as a partner or independent worker. The legal relationship between online transport application provider companies and driver partners cannot be defined as a form of employment relationship. The form of legal responsibility used by the company in the event of an accident is the principle of absolute liability. This principle adheres to the system that the online transportation company is responsible for the losses suffered by passengers, which means that the maxim company in collaboration with YPSSI must be responsible and provide assistance in the form of life insurance to passengers and drivers in the event of an accident.</i></p> <p>Metode Penelitian ini adalah yuridis normatif. Hasil Penelitian penulis adalah bahwa kedudukan maxim dalam penyelenggaraan ojek online adalah kemitraan, yang dimana hubungan pengemudi dan juga perusahaan maxim yaitu sejajar, hal tersebut tercantum dalam Pasal 15 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 tahun 2019 yang menyiratkan bahwa kedudukan pengemudi adalah sebagai mitra atau pekerja mandiri. Hubungan hukum antara perusahaan penyedia aplikasi transportasi online dengan mitra pengemudi tidak dapat didefinisikan sebagai suatu bentuk hubungan kerja. Bentuk pertanggung jawaban hukum yang digunakan pihak perusahaan jika terjadi kecelakaan adalah prinsip tanggung jawab mutlak. Prinsip ini menganut sistem bahwa perusahaan transportasi online bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, yang artinya pihak perusahaan maxim yang bekerja sama dengan YPSSI harus bertanggung jawab dan memberikan bantuan berupa asuransi jiwa terhadap penumpang maupun pengemudi jika terjadi kecelakaan.</p>

©2024; This is an Open Acces Research distributed under the term of the Creative Commons Attribution Licencee (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original works is properly cited.

I. PENDAHULUAN

Transportasi menjadi penunjang kegiatan yang telah menjadi rutinitas di kalangan masyarakat. Menurut Haryono, Ir. Winarna dan Teguh, transportasi adalah perpindahan dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan alat pengangkutan baik yang digerakkan oleh tenaga manusia, hewan (kuda, sapi, kerbau), atau mesin. Pada awalnya untuk melakukan perpindahan dari satu tempat ke tempat lain hanya dapat dilakukan oleh orang yang memiliki alat transportasi. Maka dari itu, muncul sebuah peluang untuk memanfaatkan transportasi supaya memperoleh keuntungan. Transportasi umum dimanfaatkan untuk memperoleh keuntungan dengan sistem sewa sehingga orang yang tidak memiliki transportasi dapat berpindah dari satu tempat ke tempat lain.¹

Transportasi di Indonesia, ojek menjadi salah satu alat transportasi umum alternatif yang digunakan oleh masyarakat apabila kondisi jalan raya atau umum mengalami kepadatan. Kondisi kepadatan di jalan raya menjadi sebuah kendala yang seringkali di hadapi masyarakat khususnya di kota – kota besar. Oleh karena itu, ojek di anggap sebagai transportasi umum yang lebih efisien. Cara kerjanya pun terbilang cukup sederhana, orang hanya membutuhkan satu unit sepeda motor untuk memperoleh pendapatan yang di dapat dari sewa penumpang. Sewa penumpang di dapat dengan cara menunggu di sebuah tempat seperti ruang publik yang terdapat banyak orang, tempat tersebut di kenal dengan pangkalan ojek. Seiring perkembangan zaman, kemajuan teknologi pada transportasi telah berkembang pesat sehingga muncul ide-ide untuk menggabungkan alat transportasi, yaitu ojek dengan teknologi. Sehingga, muncul sebuah ide baru yang di kenal dengan ojek *online*.

Ojek *online* merubah pola konsumsi penggunaan transportasi di masyarakat, yang selama ini menggunakan ojek *offline*/ojek konvensional. Ojek berbasis teknologi kini tersedia untuk memenuhi kebutuhan transportasi orang. Ojek *online* menawarkan banyak keuntungan dibandingkan dengan metode transportasi konvensional lainnya di dunia saat ini. Sekarang banyak masyarakat yang menggunakan platform atau aplikasi *online* seperti G0-JEK, Grab Bike, Maxim, dan lainnya untuk menyediakan layanan angkutan sepeda motor. Dengan pertumbuhan yang cepat, layanan ojek *online* ini memanfaatkan ribuan daya kegiatan sebagai pengemudi.

Layanan ojek *online* sudah sukses membuka alun-alun profesi bagi warga Indonesia dan membagikan opsi pemindahan yang efisien untuk warga yang sepatutnya diadakan oleh Pemerintah. Pemakaian sepeda motor selaku alat angkutan biasa sebagai parasut hukum yang nyata untuk warga yang berhubungan antara pengemudi dan pelayanan ojek *online*. Ojek *online* yang terdapat dikala ini terwujud dari terdapatnya ikatan kegiatan antara perusahaan dengan pengemudi ojek *online* selaku pekerja. Perusahaan transportasi yang dalam perihal ini merupakan suatu industri berupa perseroan terbatas yang jadi jembatan calo antara pelanggan dengan para pengemudi ojek *online*, dengan penjatahan hasil 80% (delapan puluh persen) buat para pengemudi serta 20% (dua puluh persen) buat Perusahaan, alhasil perusahaan tidak membagikan pendapatan dengan cara teratur, melainkan para pengemudi ojek *online* mendapatkan pemasukan dari tiap antaran yang masuk.²

Seiring dengan perkembangannya, layanan jasa transportasi *online* ini sudah menyerap banyak pengemudi. Bertambahnya jumlah pengemudi ini salah satunya disebabkan terus menjadi banyak masyarakat yang mengenakan pelayanan itu. Masyarakat merasa kehadiran harga layanan ojek *online* mempunyai harga yang terjangkau serta tembus pandang. Bila umumnya ojek *offline* mematok harga dikisaran Rp 20.000,-, dengan program ojek *online* harga dapat di-

¹ Jumhadi dan Ana Susi Mulyani, Perkembangan Industri Transportasi Ojek Online di era 5.0 dari PT. Gojek Indonesia, *Jurnal Cakrawala Ilmiah*, Vol 2, No. 6, (2023), hlm 2394.

² Rinto Aditia, Hadi Mahmud, dan Suparwi, “Perlindungan Hukum Bagi Mitra Pengemudi Ojek Online Apabila Mengalami Kecelakaan Kerja”, *Jurnal Bevinding*, Vol 01 No. 02, (2023), hlm 47.

amati dengan cara nyata tergantung pada jarak serta bisanya jauh lebih ekonomis dari ojek *offline*/ojek konvensional. Tak hanya itu, hadirnya aksesibilitas yang mudah juga memuaskan pelanggan. Cukup menggunakan aplikasi ojek *online*, penumpang akan disambut oleh salah satu pengemudi ojek yang terdaftar. Hal ini menciptakan sejumlah kemungkinan bagi penumpang tanpa harus berjalan kaki ke halte ojek *offline*. Kehadiran penumpang yang semakin meningkat inilah yang kemudian menarik banyak orang untuk bekerja di bidang jasa ojek *online*.

Salah satu jasa transportasi yang berkembang adalah Maxim. Maxim adalah perusahaan internasional yang bergerak dibidang teknologi informasi dimana perusahaan ini menyediakan platform yang mempertemukan pengemudi dan penumpang secara mudah. Maxim merupakan transportasi *online* yang bisa dibilang baru di Indonesia. Maxim sendiri sudah ada sejak tahun 2003 lalu. Namun, dulunya Maxim hanya sebuah layanan aplikasi taksi di Kota Chardinsk yang terletak di pegunungan Ural Rusia. Di Indonesia Maxim pertama kali beroperasi pada tahun 2018 membuka kantor pusat di Jakarta di bawah bendera PT Teknologi Perdana Indonesia. Seiring dengan berjalannya waktu layanan transportasi *online* merambah ke kota-kota di Indonesia. pada bulan Januari 2022, dalam cakupan geografisnya, layanan beroperasi di lebih dari 1.000 kota di dunia.³

Sebagai salah satu penyedia transportasi online yang paling populer di Indonesia, Maxim terus meningkatkan layanan untuk memenuhi kebutuhan semua orang. Saat ini, layanan ini sudah tersedia di lebih dari 100 kota di seluruh Indonesia. Maxim memiliki dua aplikasi untuk penggunaannya. Aplikasi untuk pelanggan Maxim adalah "Maxim – ojek, transportasi", sedangkan aplikasi untuk driver Maxim adalah "Taxsee Driver". Aplikasi untuk pelanggan Maxim telah diunduh lebih dari lima puluh juta kali di Google Play, dan aplikasi untuk pengemudi Maxim telah diunduh lebih dari sepuluh juta kali.

Maxim membutuhkan komentar pengguna terkait aplikasi dan pelayanannya. Saat ini, Maxim menerima komentar tersebut melalui email, website, atau bertemu langsung dengan pengguna. Sebenarnya, Maxim juga melihat komentar masyarakat dari beberapa sosial media. Namun, Maxim hanya menanggapi pesan-pesan yang masuk secara personal dan beberapa komentar saja. Hal tersebut dikarenakan jumlah komentar yang tidak sedikit sehingga belum maksimal dalam menampung atau menangani komentar masyarakat.⁴

Munculnya fenomena ojek *online* dalam dunia transportasi ini mendapat tanggapan yang beragam dari berbagai kalangan. Respon positif dan negatif datang dari kalangan masyarakat, akademisi, dan praktisi pemerintah. Tidak sedikit yang mempertanyakan tentang keberadaan terkait legalitasnya sebagai angkutan umum di jalan raya. Sisi lain dari keberadaan ojek online yang menjadi polemik adalah tentang perizinan dan pengawasannya oleh lembaga terkait, mengingat dalam peraturan perundang-undangan kendaraan sepeda motor tidak masuk dalam kriteria kendaraan angkutan umum.

moda transportasi berbasis *online* ini juga menyisakan permasalahan memantik pro dan kontra di masyarakat, bagi yang kontra menganggap moda transportasi berbasis *online* ini ilegal karena tidak memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang harus memiliki izin usaha yang dipersyaratkan sebagai perusahaan yang berbadan hukum. Rusy dan Fathiy dalam artikelnya menyatakan bahwa kehadiran ojek *online* merupakan bentuk dari ekonomi kreatif di Indonesia, kreativitas dan inovasi dalam pemanfaatan teknologi informasi yang dilakukan perusahaan ojek *online* dalam hal ini Gojek dan Grab terlihat dan dapat dirasakan manfaatnya oleh masyarakat baik pengguna, penyedia,

³ Randi Banggoi, et al., Analisis Kepuasan Pengguna Jasa Transportasi Online Maxim Untuk Meningkatkan Loyalitas Pengguna Di Kota Gorontalo, *Jurnal Ilmiah Manajemen dan Bisnis*, Vol 6, No. 1, (2023), hlm 243.

⁴ Dzul Asfi Warraihan, et al., Analisis Sentimen Pengguna Transportasi Online Maxim Pada Instagram Menggunakan Naïve Bayes Classifier dan K-Nearest Neighbor, *Jurnal Media Informatika dan Budidarma*, Vol 7, No. 3, (2023), hlm 1

dan juga para pedagang. Banyak pihak yang memperoleh keuntungan dari bisnis ojek *online* tersebut. Uniknya perusahaan ojek *online* yang menerapkan sistem bagi hasil hanya mengambil sedikit persentase dari penghasilan para pengemudi dan hal tersebut memang berbeda dengan bidang bisnis lainnya yang biasanya perusahaan mengambil keuntungan lebih banyak dari bisnis yang dijalankan oleh perusahaannya. Titik awal yang menjadi perdebatan, berdasarkan ketentuan Pasal 1 Ayat 21 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut UULAJ) menyatakan: “*Perusahaan Angkutan Umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum.*”⁵

Ojek sebenarnya merupakan transportasi angkutan umum tidak resmi di Indonesia. Yang artinya Sepeda motor tidak bisa digunakan sebagai angkutan umum karena rentan terhadap kecelakaan, dan jika terjadi kecelakaan akan berakibat fatal karena tidak ada aturan khusus yang mengatur terkait perlindungannya. Keselamatan penumpang merupakan hal yang sangat patut diperhatikan bagi penyedia jasa kendaraan. Namun, karena kendaraan roda dua bukanlah transportasi umum melainkan transportasi perseorangan membuat sepeda motor atau kendaraan roda dua dinilai tidak layak disebut sebagai angkutan umum. Ada dua faktor keselamatan yaitu keamanan aktif dan keamanan pasif, yang mana keamanan aktif dipastikan semua kendaraan memilikinya yaitu rem. Keamanan aktif digunakan untuk menghindari kecelakaan, sedangkan keamanan pasif tidak semua 3 kendaraan memilikinya, contohnya adalah yang terdapat pada mobil, yaitu airbag dan sabuk pengaman sehingga jika ada kecelakaan pada pengendara dan penumpang tidak akan berakibat fatal. Oleh karena itu sepeda motor ditinjau dari sisi keamanan pasif tidak layak dijadikan angkutan umum, yang mana sepeda motor jika terjadi kecelakaan akan berakibat fatal. Kendaraan roda dua atau sepeda motor sudah diizinkan untuk mengangkut barang, dalam Pasal 10 ayat (4) huruf a Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (selanjutnya disebut dengan PP Angkutan Jalan), antara lain disebutkan “*lebar barang muatan tidak boleh melebihi setang kemudi*”. *Sepeda motor dapat mengangkut orang. namun bukan sebagai angkutan umum.*⁶

Beberapa jenis angkutan yang termasuk dalam kategori diatas yaitu taksi, angkutan pariwisata, angkutan sewa, angkutan pemukiman, dan angkutan sewa khusus dengan menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi. Peraturan tersebut menjelaskan bahwa penyelenggaraan angkutan umum harus menggunakan kendaraan bermotor umum. Sepeda motor tidak termasuk kendaraan bermotor umum, untuk dapat menjadi angkutan umum dalam peraturan ini sudah diatur mengenai izin untuk angkutan orang dalam trayek.

Perusahaan dalam menjalankan operasinya penyelenggaraan angkutan umum harus berupa perusahaan angkutan umum yang memiliki izin dan berbadan hukum sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 117 tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang tidak Dalam Trayek (Selanjutnya Permenhub 117 tahun 2018) Pasal 3 ayat 1 yang berbunyi perusahaan angkutan umum wajib memiliki izin penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek. Dan pada pasal 36 dijelaskan bahwa: “*Perusahaan Angkutan Umum harus berbentuk badan hukum Indonesia dan berbentuk badan hukum milik negara, daerah dan perseroan terbatas serta koperasi.*” Itulah beberapa persyaratan yang harus dimiliki sebuah perusahaan Angkutan Umum untuk dapat penyelenggaraan angkutan umum.⁷

⁵ Hanifah Sartika Putri dan Amalia Diamantina, Perlindungan Hukum terhadap Keselamatan dan Keamanan pengemudi ojek Online untuk kepentingan masyarakat, *Jurnal pembangunan hokum Indonesia*, vol 1, No. 3, (2019), hlm 394.

⁶ Dewi Ayu Hamsona dan Indri Fogar Susilowati, “Perlindungan Hukum terhadap keselamatan penumpang kendaraan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat”, *Jurnal Hukum*, Vol 6, No. 2, (2019), hlm 2.

⁷ Reza adi Putra dan Arikha Saputra, “Hukum angkutan umum illegal bagi penumpang bila terjadi kecelakaan, *Jurnal legal standing ilmu hukum*, Vol 7, No.2, (2023), hlm 263.

II. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang di gunakan oleh penulis dalam penelitian ini menggunakan penelitian yuridis Normatif. Penelitian hukum yuridis Normatif merupakan penelitian hukum yang dilakukan dan ditujukan hanya pada peraturan-peraturan yang tertulis atau bahan hukum lainnya mengenai kedudukan dan tanggung jawab maxim Indonesia dalam penyelenggaraan ojek online.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Kedudukan Maxim Indonesia dalam Penyelenggaraan Ojek Online

Penyedia Jasa ojek *Online* memberikan kesempatan kepada Masyarakat Indonesia untuk bergabung menjadi mitra pengemudi ojek *online* dengan perjanjian Kemitraan. Tentu saja hal ini bertujuan untuk meningkatkan efektivitas dan efisiensi para penggunanya. Perjanjian Kemitraan merupakan perjanjian yang menimbulkan simbiosis mutualisme, yaitu saling menguntungkan masing-masing pihak. Pihak penyedia jasa ojek *online* memberikan alternatif pekerjaan yang dapat dilakukan oleh mitra pengemudi ojek *online*, kemudian mitra pengemudi ojek *online* memenuhi pekerjaan yang diinginkan pengguna jasa ojek *online*, kemudian mitra pengemudi ojek *online* akan mendapatkan biaya jasa dari pengguna jasa tersebut, selanjutnya pihak penyedia jasa ojek *online* meminta presentase atas pekerjaan tersebut. Bahkan sesekali, pihak penyedia jasa ojek online memberikan bonus insentif kepada mitra pengemudi ojek *online* yang mampu memenuhi target yang telah ditetapkan.⁸

Berdasarkan Pasal 15 ayat (1) Permenhub Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat, hubungan antara perusahaan aplikasi dengan pengemudi ojek *online* adalah hubungan kemitraan. Memang dalam pasal 15 Permenhub Nomor 12 tahun 2019 mengatur bahwa hubungan hukum antara perusahaan aplikasi dengan pengemudi ojek *online* adalah hubungan kemitraan. Namun, peraturan tersebut tidak memberikan definisi atau kriteria identifikasi tertentu yang menjadi dasar alasannya, justru definisi kemitraan dapat ditemukan dalam Undang-undang nomor 20 tahun 2008 tentang usaha mikro kecil dan menengah (Selanjutnya disebut UU UMKM). Berdasarkan Pasal 1 angka 13 UU UMKM menyebutkan, “*Kemitraan adalah kerjasama dalam keterkaitan usaha, baik langsung maupun tidak langsung atas dasar prinsip saling memerlukan, mempercayai, memperkuat, dan menguntungkan yang melibatkan pelaku usaha Mikro, kecil, dan menengah dengan usaha besar*”. Walaupun UU UMKM ini tidak menjadi alasan pembentukan Permenhub Nomor 12 tahun 2019 yang dimana hal ini dapat dimaklumi mengingat tujuan pembentukan permenhub Nomor 12 tahun 2019 adalah untuk memberikan keselamatan, keamanan, kenyamanan, keterjangkauan, dan keteraturan penggunaan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat, namun definisi kemitraan tersebut secara umum menunjukkan bahwa dalam kemitraan terdapat ciri atau karakteristik wujudnya hubungan kerjasama berdasarkan prinsip-prinsip saling memerlukan, mempercayai, memperkuat, dan menguntungkan. Karakteristik ini mengasosiasikan kedudukan para pihak adalah mandiri, tidak terdapat hubungan atasan bawahan atau subordinasi, oleh karena itu dalam konteks hubungan kemitraan antara pengemudi ojek online dengan perusahaan aplikasi, Pasal 15 Permenhub Nomor 12 tahun 2019 menyiratkan kedudukan pengemudi adalah mandiri sebagai mitra atau pekerja mandiri.⁹

⁸ Muhammad Amin dan Bhismoadi Tri Wahyu Faizal, “Kedudukan Mitra Pengemudi Ojek Online dalam perjanjian Kemitraan (studi kasus akuisisi uber dan Grab)” *Jurnal Al-Huquq: Indonesian Islamic Economic law*, Vol 3, No. 1, (2021), hlm 3.

⁹ Budi Santoso, et al., “Karakteristik Hubungan Hukum Antara Pengemudi Ojek Online dan Perusahaan Aplikasi”, *Jurnal masalah-masalah hukum*, Vol 52, No. 2, hlm 180.

Perjanjian kemitraan yang dibuat oleh Pengemudi ojek online dengan PT. Teknologi Perdana Indonesia dimulai dengan pendaftaran calon pengemudi ojek online, yang harus memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh PT. Teknologi Perdana Indonesia. Pihak yang mengadakan perjanjian kemitraan tidak secara eksplisit menentukan isi dan syarat perjanjian. Namun, dalam Pasal 1313 KUHPerdata menjelaskan arti "perjanjian" ini. "*Suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dimana satu orang atau lebih mengikatkan diri terhadap satu orang atau lebih.*"

Dalam pelaksanaan pada umumnya, pembicaraan mengenai eksistensi perjanjian (hukum perjanjian) dalam hubungannya dengan para sering kali dikaitkan dengan "keseimbangan dalam berkontrak" (asas keseimbangan). Namun demikian, seakan tidak pernah hentinya muncul anggapan bahwa perjanjian yang terjalin antara pihak-pihak tidak memberikan keseimbangan posisi bagi salah satunya. Perjanjian yang demikian dianggap tidak adil dan berat sebelah, sehingga memunculkan upaya untuk mencari dan menggali temuan-temuan baru di bidang hukum perjanjian agar dapat menyelesaikan problematika ketidak seimbangan dalam hubungan kontraktual. Mengenai bentuk perjanjian, apapun perjanjian yang dibuat dan yang dikehendaki oleh para pihak, asalkan perjanjian tersebut sah dan diakui oleh hukum. Perjanjian yang sah, artinya perjanjian yang memenuhi syarat-syarat yang telah ditentukan oleh undang-undang. Selagi para pihak setuju dengan isi perjanjian yang mengikat para pihak maka perjanjian tersebut sah menurut hukum.¹⁰

Perumusan mengenai perjanjian kemitraan dalam transportasi online secara umum mengacu dalam KUH Perdata yakni Pasal 1338 jo 1320. Pasal 1338 ayat (1) KUHPerdata pada pokoknya menyatakan bahwa: "*semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku bagi undang-undang bagi yang membuatnya*". Namun tentunya perlu dicatat bahwa agar dapat secara sah berlaku, maka perjanjian haruslah memenuhi ketentuan dalam Pasal 1320 KUH Perdata . Perjanjian kemitraan dalam bisnis transportasi online merupakan salah satu jenis perjanjian pada sektor bisnis, namun secara garis besar perjanjian tersebut wajib memenuhi unsur-unsur syarat sahnya perjanjian yakni:

a. Berdasarkan ketentuan Pasal 1313 KUH Perdata

Perjanjian merupakan suatu perbuatan dimana satu pihak atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih. Suatu perjanjian yang telah disepakati oleh kedua belah pihak yang akan membawa akibat hukum yang lahir, berubah atau berakhirnya suatu hubungan hukum. M. Yahya Harahap menjabarkan tiga aspek penting yang menjadi tumpuan dalam suatu perjanjian antara lain Hubungan hukum, hak dan kewajiban yang menyebabkan timbal balik (resiprokal) antara para pihak Hubungan hukum kerjasama yang mengikat antara perusahaan penyedia jasa aplikasi dengan pengemudi transportasi online tidak terlepas dari adanya kesepakatan antara kedua belah pihak dituangkan dalam bentuk perjanjian kemitraan. Perjanjian kemitraan menimbulkan hubungan hukum antara perusahaan penyedia aplikasi dengan mitra pengemudi, dimana perusahaan penyedia aplikasi berkedudukan sebagai pihak perantara yang menjembatani hubungan transaksi melalui media internet antara pemilik kendaraan yang ingin menyewakan jasa angkut dengan calon pengemudi yang membutuhkan jasa transportasi dan pengangkutan. Tindak lanjut keberadaan hubungan hukum tersebut adalah adanya hak dan kewajiban bagi masing-masing pihak. Hak dan kewajiban timbul pasca perjanjian kerjasama kemitraan disepakati kedua belah pihak sebagai tanda awal mulainya hubungan kemitraan antara perusahaan aplikator dengan mitra pengemudi. Mulai saat itu pada masing-masing pihak sudah melekat hak dan kewajiban yang wajib untuk dilaksanakan serta dipatuhi sebagaimana terlampir dalam kontrak perjanjian kemitraan.

¹⁰ Mahlil Adriaman dan Kartika Dewi Irianto, Implementasi Asas Perjanjian Kemitraan Antara Driver Ojek Online Dengan PT. Gojek Indonesia, *Jurnal Pagaruyuang Law*, vol 4, No. 2, (2021), hlm 267

b. Kecakapan untuk membuat suatu perjanjian

Pemenuhan kualifikasi kecakapan dalam membuat perjanjian yang ditetapkan sebagai salah satu syarat obyektif pada suatu perikatan sebagaimana ditetapkan dalam pasal 1320 KUH Perdata. Dalam perjanjian kemitraan yang dilakukan oleh calon mitra pengemudi dengan perusahaan aplikator, unsur kecakapan para pihak telah terpenuhi. Hal ini ditunjukkan pada proses rekrutmen bahwa calon mitra pengemudi wajib melampirkan data dokumen identitas (KTP), Ijin mengemudi (SIM) Serta surat keterangan atau kepolisian (SKCK), dimana kedua persyaratan tersebut merupakan syarat administrasi yang hanya dapat diperoleh oleh seseorang yang telah berusia 17 tahun dan mempunyai reputasi bebas dari suatu tindakan kejahatan. Selain itu pasca pendaftaran online, perusahaan akan melakukan pengecekan atas kebenaran data yang didaftarkan oleh calon mitra pengemudi.

c. Suatu sebab tertentu;

Pada suatu perjanjian diharuskan mempunyai suatu obyek baik berupa benda maupun jasa. Dalam perjanjian kemitraan terdapat, obyek yang diperjanjikan oleh kedua belah pihak yaitu penyediaan jasa aplikasi oleh Perusahaan aplikator terhadap mitra pengemudi yang akan digunakan sebagai sarana penghubung untuk menyalurkan penyediaan jasa transportasi kepada penumpang. Hasil penggunaan aplikasi tersebut menghasilkan kesepakatan lanjut yaitu berupa pembagian presentase keuntungan antara kedua belah pihak yaitu 15%-20% total pendapatan selama sehari diberikan kepada perusahaan sedangkan sisanya untuk mitra pengemudi.

d. Suatu sebab yang halal.

Unsur sebab yang halal merupakan deskripsi tujuan yang ingin dicapai para pihak dalam penyelenggaraan suatu perjanjian. Dalam pasal 1337 KUH Perdata memberikan limitasi terhadap definisi sebab yang halal yaitu suatu sebab dikatakan terlarang, jika bertentangan dengan kesusilaan, ketertibaaan umum dan dilarang undang-undang. Dalam perjanjian kemitraan pada bisnis transportasi online, para pihak sama-sama diuntungkan yaitu pihak mitra pengemudi dapat terbantu dengan adanya aplikasi yang digunakan untuk mencari penumpang serta mendapatkan penghasilan. Sedangkan perusahaan mendapatkan presentase keuntungan dari hasil pengangkutan penumpang oleh mitra pengemudi.¹¹

Ditinjau dari aspek perjanjian, terdapat perbedaan antara perjanjian kemitraan dan perjanjian kerja. Perjanjian kemitraan berdasarkan KUH Perdata lebih mudah terjalin perjanjian, namun belum ada aturan yang jelas hingga pada aspek perlindungan. Berbeda halnya dengan perjanjian kerja berdasarkan UU Ketenagakerjaan yang jelas mengatur persyaratan terjalinnya perjanjian antara para pihak, hak dan kewajiban para pihak, serta perlindungan bagi pekerja. Dengan demikian, perbedaan pola hubungan hukum yang terjadi tentu berimplikasi pada hak dan kewajiban para pihak yang terlibat. Pola hubungan kemitraan antara pengemudi dan perusahaan menempatkan keduanya pada posisi yang setara sehingga pengaturan dan masalah-masalah yang berkaitan dengan perlindungan kerja tidak dapat menggunakan UU Ketenagakerjaan. Adapun apabila terjadi sengketa antara kedua belah pihak maka penyelesaiannya bukan menjadi objek penyelesaian perselisihan pada pengadilan hubungan industrial tetapi menjadi konflik perbuatan melawan hukum biasa dalam pengadilan umum.

Apabila dilihat dari segi perjanjian kemitraan, menyatakan bahwa masih terdapat pelanggaran dalam perjanjian kemitraan yang terjalin antara perusahaan dan pengemudi transportasi online. Pelanggaran tersebut didominasi penentuan secara sepihak oleh perusahaan terkait dengan beberapa kebijakan baru. Dalam perjanjian, hal-hal baru di luar perjanjian awal

¹¹ Rahandy Rizki Prananda dan Zil Aidi, “ Tinjauan Yuridis Kedudukan Pengemudi Transportasi Online Dalam Perjanjian Kemitraan Dengan Perusahaan Penyedia Aplikasi Transportasi”, *Jurnal Law Development & Justice Review*, Vol 2, no. 2, (2019), hlm 142.

tentunya harus diperjanjikan/disepakati kembali oleh para pihak yang terlibat perjanjian. Hal-hal baru yang dilakukan di luar kesepakatan tentunya tidak mengikat para pihak. Akan tetapi bagi pengemudi, kondisi ini tidaklah sederhana. Beberapa pengemudi menggantungkan kehidupannya kepada profesi ini karena tidak memiliki pekerjaan lain.¹²

Sebagaimana yang telah disampaikan sebelumnya, hubungan hukum antara perusahaan penyedia aplikasi transportasi berbasis online dengan mitra pengemudi tidak dapat didefinisikan sebagai suatu bentuk hubungan kerja, karena tidak adanya unsur upah, melainkan hubungan kemitraan dengan menekankan bagi hasil dari usaha jasa transportasi online tersebut. Konsekuensi hukum tersebut berdampak pada tidak dapat diterapkannya aturan-aturan mengenai ketenagakerjaan yang diatur dalam UU Ketenagakerjaan dan regulasi lain yang terkait. Sehingga segala instrumen hukum mengenai ketenagakerjaan berpotensi menimbulkan tidak optimalnya perlindungan hukum yang dapat diterima oleh pengemudi transportasi online sebagaimana yang disediakan oleh hukum ketenagakerjaan terhadap pekerja pada umumnya. Memperhatikan pada uraian diatas, maka dapat dinyatakan bahwa tidak ada hubungan atasan dan bawahan antara mitra pengemudi dan perusahaan penyedia aplikasi. Kedudukan keduanya adalah sejajar sebagai mitra.

B. Tanggung Jawab Maxim Indonesia terhadap Pengemudi dan Penumpang yang Mengalami Kecelakaan.

Setiap kecelakaan transportasi darat selalu menimbulkan kerugian kepada penumpang, pengemudi maupun pihak lain seperti perusahaan transportasi *online* dan tentu saja melahirkan permasalahan hukum baru, khususnya yang berkenaan dengan pertanggungjawaban hukum perusahaan penyedia jasa transportasi darat dan perlindungan hukum penumpang untuk mendapatkan hak-hak sebagai pengemudi. Seperti yang kita ketahui, transportasi online terdiri atas dua jenis kendaraan dalam penyelenggaraannya, yaitu kendaraan roda dua dan kendaraan roda empat. Penumpang dapat memilih di antara dua pilihan jenis kendaraan tersebut tergantung keinginan dan kebutuhan masing-masing.¹³

Secara umum pertanggung jawaban dibagi menjadi 3 bagian, yaitu tanggung jawab administratif, pidana, dan perdata. pertanggung jawaban pidana adalah sesuatu yang dipertanggung jawabkan secara pidana terhadap seseorang yang melakukan perbuatan pidana atau tindak pidana. Namun, pertanggung jawaban perdata, adalah tanggung jawab seperti mediasi, negoisasi, dan arbitrase, yang dimana sistemnya tidak menghilangkan aspek pertanggung jawaban pidananya. Hampir semua negara menganut prinsip pertanggung jawaban administrasi, yang berarti negara bertanggung jawab terhadap warga negaranya atau pihak ketiga. Selanjutnya, dari sudut pandang hukum publik, tindakan hukum pemerintahan diimplementasikan dalam berbagai instrumen kebijakan, seperti peraturan perundang-undangan.

Selanjutnya berdasarkan UULAJ mengatur ketentuan mengenai Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang memerlukan peraturan lebih lanjut dalam pelaksanaannya. Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan/atau kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas. Keadaan keamanan Lalu lintas dan Angkutan Jalan tersebut tidak dapat dipisahkan dengan keamanan secara umum sehingga pengaturan dalam menangani masalah keamanan lalu lintas dan angkutan jalan tidak dapat dipisahkan dengan pengaturan dalam menangani masalah keamanan umum. Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di

¹² Tri Rahayu, et. Al, Rekonstruksi Peran Pemerintah dalam Memberikan perlindungan Hukum bagi pengemudi Transportasi Online, *Journal Administrative Law & Governance*, Vol. 3, No.4, (2020), hlm 584.

¹³ Wulan Berlianti dan Pamungkas Satya Putra, “ Tanggung jawab Perusahaan penyedia jasa transportasi online terhadap keselamatan penumpang berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di PT. Gojek Indonesia”, *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, Vol 9, No. 8, (2023), hlm 488.

jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan. Dalam Pasal 48 UULAJ bahwa persyaratan layak jalan sebagaimana ditentukan oleh kinerja minimal Kendaraan Bermotor. Pengemudi pengguna transportasi online juga harus mengerti tentang keamanan transportasi yang digunakan untuk menjamin keamanan penumpang transportasi online maka pengemudi haruslah memiliki kemampuan dan keahlian dalam menggunakan kendaraan bermotornya. Setiap pengemudi harus memenuhi persyaratan mengemudikan kendaraan, Persyaratan pengemudi transportasi tertuang dalam Pasal 77 ayat 1 UULLAJ bahwa setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis Kendaraan Bermotor yang dikemudikan. Selanjutnya untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi, setiap orang harus memenuhi persyaratan usia, administratif, kesehatan, dan lulus ujian. Surat Izin Mengemudi C berlaku untuk mengemudikan Sepeda Motor dengan syarat pengemudi harus berusia minimal 17 tahun.¹⁴

Pengaturan lebih khusus mengenai perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat terdapat dalam Permenhub Nomor 12 Tahun 2019. Permenhub ojek *online* ini, bertujuan untuk memberikan kepastian hukum keselamatan, keamanan, kenyamanan, keterjangkauan, dan keteraturan bagi pengemudi ojek *online*. Perlindungan terhadap pengemudi ojek online sebagaimana dalam Pasal 16 ayat (3) Permenhub Nomor 12 tahun 2019, Ojek Online mengatakan bahwa kepastian mendapatkan santunan jika terjadi kecelakaan, dan kepastian mendapatkan perlindungan jaminan sosial ketenagakerjaan dan jaminan sosial kesehatan sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Hal tersebut memberikan kepastian hukum bagi pengemudi untuk mendapatkan perlindungan pada saat bekerja sekaligus pertanggungjawaban penyedia jasa layanan ojek *online* untuk menanggung kerugian yang timbul akibat kerja dengan memberikan santunan dan jaminan sosial.

Permasalahan yang terjadi adalah hubungan antara penyedia jasa layanan dan pengemudi ojek *online* adalah hubungan kemitraan melalui kesepakatan dalam surat perjanjian kemitraan. Perjanjian kemitraan yang dilakukan antara pengemudi dan penyedia jasa layanan ojek *online* mengatur mengenai kode etik dan kewajiban mitra (pengemudi) serta kewenangan yang dapat dilakukan pihak penyedia jasa layanan ojek *online*. Berdasarkan perjanjian kemitraan tersebut, penyedia jasa layanan ojek *online* tidak bertanggung jawab dengan resiko atau kecelakaan yang terjadi terhadap mitra dan tidak mempunyai kewajiban untuk memberikan santunan sebagai pertanggungjawaban perusahaan. Akan tetapi jika dilihat dalam hubungan kemitraan, terdapat asas itikad baik, yaitu meskipun dalam perjanjian kemitraan itu tidak disebutkan, penyedia jasa layanan ojek online tetap memberikan santunan baik dari dana perusahaan maupun pengumpulan donasi dari pengemudi ojek online yang lainnya untuk meringankan beban kerugian yang dideritanya.¹⁵

Salah satu dari para pengemudi ojek *online* seperti Maxim, mereka memiliki cakupan hubungan berupa mitra dengan pihak perusahaan, yang di dalamnya ada pengguna, dan lain sebagainya. Akan tetapi jika ada pengemudi ojek *online* Maxim yang mengalami kecelakaan saat bekerja, maka masalah *complain* yang diajukan oleh penumpang karena kecelakaan tersebut dan insiden lainnya, maka yang bertanggung jawab adalah pihak Perusahaan Maxim dengan memberikan santunan dari program YPSSI (Yayasan Pengemudi Selamat Sejahtera Indonesia) terhadap pengemudi maupun penumpang yang bersangkutan. Maxim sendiri mempunyai fitur tempat pengaduan online dalam aplikasi maxim tersebut yang dimana fitur *complain* tersebut adalah diberikan apabila pihak penumpang tidak mendapatkan haknya atau ada hal-hal

¹⁴ Anggalana dan Ivan Dwi Anggara, "Analisis yuridis Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 tentang perlindungan konsumen dalam pemenuhan hak asasi pengguna moda transportasi online kendaraan roda dua, *Jurnal Palar (Pakuan Law Review)*, Vol 7, No. 2, (2021), hlm 206.

¹⁵ M. Ghusni Ridho, "Jaminan social Ketenagakerjaan Pengemudi Ojek Online (Studi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 tahun 2019)", *Jurnal Privat Law*, Vol 9, No. 2, (2021), hlm 323.

yang bias merugikan penumpang. Penumpang tinggal membuka aplikasi maxim lalu ke bagian dukungan maka fitur pengaduan bias digunakan oleh penumpang.

Aplikator seperti Maxim di Kota Palu telah memberikan asuransi untuk mengantisipasi apabila suatu saat pegemudi mengalami kecelakaan kerja. Dan tentunya Maxim akan mengecek terlebih dahulu kepada pengemudi untuk mengetahui apakah benar pengemudi tersebut mengalami kecelakaan kerja atau hanya tipuan pengemudi untuk mendapatkan uang jaminan. Oleh sebab itu diatur dalam Pasal 204 Ayat (1) dan (2) Undang-Undang No. 22 tahun 2009 yang berbunyi “ Perusahaan Angkutan Umum wajib membuat, melaksanakan, dan menyempurnakan sistem manajemen keselamatan dengan berpedoman pada rencana umum nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Kendaraan Bermotor Umum harus dilengkapi dengan alat pemberi informasi terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas ke Pusat Kendali Sistem Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”. Oleh sebab itu pengemudi dibekali smartphone, dan dalam aplikasi itu terdapat GPS yang melacak keberadaan pengemudi. Hal ini akan memudahkan pihak Maxim untuk melakukan pengecekan di aplikasi yang tertera, apakah benar pengemudi sedang melakukan pengantaran pesanan atau tidak.¹⁶

Mengenai tanggung jawab dalam hal menanggung kerugian yang dialami penumpang dalam pelaksanaan perjanjian kemitraan seperti Maxim, tanggung jawab antara perusahaan ojek berbasis aplikasi *online*, yaitu Maxim, dan pengemudi dianggap sejajar. yang mana hubungan kemitraan adalah suatu strategi bisnis yang dilakukan oleh kedua belah pihak atau lebih dalam jangka waktu tertentu untuk meraih keuntungan bersama dengan prinsip saling menguntungkan dan saling membesarkan. Oleh karena itu, ketika terjadi kerugian terhadap pengemudi, Perusahaan Maxim memiliki tanggung jawab untuk melaksanakan ganti rugi kepada pengemudi secara bersama-sama dengan penumpang. Tanggung jawab ini berlaku dalam situasi di mana kerugian yang dialami oleh pengemudi disebabkan oleh kesalahan atau tindakan yang dilakukan oleh pengemudi yang bekerja di bawah naungan perusahaan penyedia aplikasi *online* tersebut.¹⁷

Berdasarkan hasil wawancara saya dengan Kepala Cabang Maxim kota Palu, Bapak Bahri Putra pun mengatakan bahwa Perusahaan Maxim sendiri memang bekerjasama dengan salah satu Yayasan, yang disebut YPSSI (Yayasan Pengemudi Selamat Sejahtera Indonesia), Yayasan ini memberikan semacam asuransi jiwa terhadap pengemudi dan penumpang yang mengalami kecelakaan. Beliau mengatakan bentuk kerjasama pihak Maxim dengan YPSSI ini hanya berupa asuransi jiwa, yang dimana misalnya dalam kecelakaan tersebut mengalami luka berat, luka ringan, maupun meninggal dunia dengan poin penting pihak pengemudi sedang menjalankan orderan atau sedang membawa penumpang, Dengan melengkapi beberapa dokumen jika ingin mendapatkan santunan kematian, yaitu seperti surat keterangan kematian dari rumah sakit, akta kematian dari rumah sakit, ktp dan kartu keluarga korban dan ahli warisnya, dan surat keterangan dari polisi.¹⁸

Berdasarkan pemahaman penulis bahwa adanya bentuk pertanggungjawaban pihak perusahaan maxim kepada pengemudi dan penumpang adalah jaminan asuransi kecelakaan melalui Yayasan pengemudi selamat sejahtera Indonesia (YPSSI) yang dimana pengemudi dan penumpang harus mengajukan permohonan dengan daftar beberapa dokumen yang harus dilengkapi, termasuk informasi yang ada tersedia berdasarkan persetujuan Yayasan pengemudi selamat sejahtera Indonesia.

¹⁶ Putri Handayani, Weny Almoravid Dunga, dan Waode Mustika, Analisis Bentuk Pertanggungjawaban Pihak Maxim Dalam Sebuah Perjanjian Kemitraan di Kota Gorontalo, *Jurnal Hukum, Politik, dan Humaniora*, Vol 1, No. 2, (2024), hlm 96.

¹⁷ Gita Amalia S, et al., “Tanggung Jawab Pihak Ketiga (MAXIM) Dalam Pemberian Ganti Rugi Kepada Konsumen Korban Kekerasan Seksual Oleh Pengemudi di Kabupaten Bone Bolango”, *Jurnal Dunia Ilmu Hukum dan Politik*, Vol 2, No.1, (2024), hlm 20.

¹⁸ Wawancara, Kepala Cabang Maxim Palu, Bahri Putra, 8 Mei 2024, di jl Danau Talaga.

YPSSI sendiri adalah sebuah Yayasan yang berdiri sendiri yang dimana artinya Yayasan ini disebut program Yayasan amal untuk serangkaian kegiatan jangka Panjang yang bertujuan untuk mencapai target program yang sesuai dengan anggaran dasar Yayasan dan ketentuan dari program Yayasan amal. Program ini dikembangkan sesuai dengan peraturan perundang-undangan Indonesia, yaitu Undang-undang Nomor 9 tahun 1961 tentang Pengumpulan amal, dan sumber daya untuk pelaksanaan program harus dilakukan sesuai dengan peraturan perundang-undangan Indonesia yang dilaksanakan berdasarkan peraturan pemerintah Nomor 29 tahun 198 tentang penyelenggaraan kegiatan amal.

Program YPSSI ini diselenggarakan oleh kerjasama eksklusif antara Yayasan amal yang bekerja sama dengan PT. Teknologi Perdana Indonesia (Maxim) yang dimana Yayasan tersebut mengikatkan diri dengan memberikan asuransi kemitraan terhadap pihak pengemudi apabila mengalami kecelakaan yang dimana premi asuransinya bergantung pada potongan orderan yang didapatkan pengemudi tiap kali selesai menyelesaikan orderan. Langkah-langkah cara untuk mengajukan klaim santunan YPSSI:

1. dengan menjadi mitra maxim, maka pengemudi secara otomatis telah menjadi bagian dari program santunan kecelakaan YPSSI dan menyumbang iuran sebanyak Rp. 1000/bulan yang akan terpotong otomatis oleh akun pengemudi.
2. Siapkan dokumen-dokumen yang dibutuhkan demi kelancaran klaim yang akan anda ajukan. Dokumen persyaratan yang dibutuhkan berupa tagihan rumah sakit/klinik, resume medis, laporan lakalantas polisi atau surat keterangan saksi, ktp dan sim (khusus pengemudi), dan ktp atau kartu keluarga (khusus penumpang).
3. Setelah itu bawa seluruh dokumen persyaratan yang diminta oleh kantor cabang maxim di kota terdekat anda. Klaim anda akan diproses melalui kantor pusat YPSSI di Jakarta.
4. Harap bersabar selain tim kami melakukan pengecekan terhadap klaim anda.¹⁹

Berdasarkan hasil wawancara Penulis dengan Kepala Cabang Kota Palu, Bahri Putra, beliau mengatakan bahwa saat pengemudi mendaftarkan diri menjadi mitra pengemudi Maxim otomatis artinya pihak pengemudi telah terikat dengan program Yayasan amal YPSSI, yang artinya jika pengemudi mengalami kecelakaan maka pihak YPSSI bertanggungjawab atas kecelakaan tersebut, yang dimana premi asuransi tersebut di dapatkan dan dikumpulkan melalui pemotongan saldo pengemudi sebanyak Rp. 1000/bulan, dan juga pemotongan ongkir per orderan penumpang sebesar Rp. 500 untuk mobil dan Rp. 200 untuk motor.²⁰ Akan tetapi Pihak pengemudi juga bisa memutuskan apabila ia tidak ingin terikat dengan program amal YPSSI, dengan melengkapi dan mengisi surat pernyataan penolakan untuk terikat dengan program amal tersebut, yang dimana artinya pihak pengemudi tidak lagi dikenakan iuran setiap bulannya.

Berdasarkan uraian diatas dapat diketahui bahwa perusahaan aplikasi transportasi ojek *online* sebagai pelaku usaha menganut prinsip praduga untuk selalu bertanggung jawab/ prinsip tanggung jawab mutlak. Perusahaan aplikasi ojek *online* memberikan bantuan keuangan sebagai ganti rugi kepada penumpang yang mengalami kerugian merupakan bentuk dari tanggung jawab pelaku usaha. Pengemudi transportasi ojek *online* dalam memberikan pelayanan jasa memiliki tanggung jawab hukum. Pengemudi bertanggung jawab atas akibat kerugian yang dialami oleh penumpang selaku pengguna jasa transportasi ojek *online*. Hal tersebut tercantum dalam Pasal 1367 ayat (1) KuhPerdata yang menentukan bahwa seseorang tidak hanya bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatannya sendiri, tetapi juga terhadap perbuatan orang yang menjadi tanggungannya atau barang-barang yang berada dalam pengawasannya. atau yang biasa disebut tanggung jawab pengganti atau vicarious liability. Vicarious liability merupakan salah bentuk pertanggungjawaban hukum mutlak (strict liability),

¹⁹ <https://ypssisocial.org/instructions/1948>, diakses pada 13 Juli 2024.

²⁰ Wawancara, Kepala Cabang Kota Palu, Bahri Putra, 9 Juli 2024, di Jl. Danau Talaga.

adalah suatu tanggung jawab hukum yang dibebankan kepada pelaku perbuatan melawan hukum tanpa melihat apakah yang bersangkutan dalam melakukan perbuatannya itu mempunyai unsur kesalahan ataupun tidak, dalam hal ini pelakunya dapat dimintakan tanggung jawab secara hukum, meskipun dalam melakukan perbuatannya itu dia tidak melakukannya dengan sengaja dan tidak pula mengandung unsur kelalaian, kurang kehati-hatian, atau ketidapatutan.

Menjamin keselamatan penumpang pengguna transportasi *online* merupakan sebuah keharusan yang harus dilakukan oleh para pengemudi maupun pelaku usaha jasa transportasi *online*. Dalam hal ini keselamatan penumpang menjadi prioritas dengan itu pengemudi haruslah memahami kondisi fisiknya sehingga pengemudi dapat menjamin keselamatan penumpang yang menggunakan jasa transportasi *online* tersebut. Para pengemudi juga harus melengkapi perlengkapan kendaraan bermotor sesuai dengan standar yang ditetapkan dalam peraturan perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat. Hal tersebut tercantum dalam Permenhub Nomor 12 tahun 2019 Pasal 4, yang dimana 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 di operasikan
- 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 memantulkan cahaya disertai dengan identitas pengemudi;
 2. Menggunakan celana Panjang
 3. Menggunakan sepatu
 4. Menggunakan sarung tangan; dan
 5. Membawa jas hujan; dan
- m. Pengemudi dan penumpang menggunakan helm standard nasional Indonesia.

Berdasarkan penjelasan diatas bahwa keamanan merupakan prioritas utama bagi pengemudi yang menggunakan jasa transportasi online. Untuk itu pengemudi selaku jasa penyedia transportasi online harus memiliki standarisasi dalam menggunakan transportasinya yakni kesesuaian kendaraan dengan fungsinya serta memiliki SIM kendaraan bermotor. Apabila pihak pengemudi maxim tidak menggunakan atribut seperti yang dicantumkan, maka pihak perusahaan maxim akan memberikan teguran, jika pihak pengemudi melakukan pelanggaran sebanyak 3 kali berturut-turut maka pihak perusahaan akan melakukan *suspend* terhadap akun pengemudi tersebut selama hari.

IV. PENUTUP

Kesimpulan

Bahwa kedudukan Maxim dalam penyelenggaraan ojek *online* adalah kemitraan, yang dimana artinya pihak Perusahaan dan juga pengemudi posisinya adalah sejajar. Perumusan mengenai perjanjian kemitraan dalam transportasi online secara umum mengacu dalam KUHPerdara yakni Pasal 1338 dan 1320. Pasal 1338 KUHPerdara pada pokoknya menyatakan bahwa semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku bagi undang-undang bagi para pihak yang membuatnya, yang dimana syarat sahnya perjanjian juga tercantum dalam Pasal 1320 KUHPerdara yang dimana hal tersebut juga tercantum dalam Pasal 15 ayat (1) Peraturan menteri perhubungan Nomor 12 tahun 2019 yang dimana menyatakan bahwa hubungan antara Perusahaan aplikasi dengan pengemudi ojek online adalah hubungan kemitraan, yang artinya karakteristik kedudukan para pihak adalah mandiri.

Bentuk pertanggung jawaban pihak perusahaan maxim yang bekerjasama dengan pihak yayasan YPSSI adalah dengan memberikan berupa bantuan asuransi jiwa terhadap pengemudi dan penumpang jika terjadi kecelakaan, yang dimana Pihak perusahaan menggunakan prinsip tanggung jawab mutlak, hal tersebut tercantum di dalam Pasal 1367 KUHPerdara. Oleh karena itu ketika terjadi kerugian terhadap pengguna jasa, Maka perusahaan maxim memiliki tanggung jawab untuk melaksanakan ganti rugi terhadap pegemudi dan penumpang,

Saran

Perusahaan transportasi *online* seperti maxim sebaiknya lebih memperhatikan dan lebih selektif melakukan monitoring evaluasi terhadap kualifikasi dan kualitas dari calon pengemudi ataupun calon mitra usahanya, guna memberikan pelayanan keamanan, kenyamanan, dan keselamatan penumpang sebagai pengguna jasa transportasi *online*. Calon pengemudi sebaiknya menggunakan atribut yang lengkap serta selalu berhati-hati dalam berkendara agar pihak penumpang merasa aman dan nyaman saat menggunakan jasa mereka.

Hak dan kewajiban dalam suatu perusahaan transportasi *online* sangat berkaitan erat satu dengan yang lainnya, yang dimana setiap penumpang ataupun pengemudi yang telah menyelesaikan kewajibannya berhak untuk mendapatkan haknya berupa bentuk pertanggung jawaban asuransi jiwa jika mengalami luka ringan, luka berat, atau bahkan meninggal dunia. Pihak penumpang pun wajib memberikan kewajibannya terhadap pihak pengemudi, seperti membayar biaya angkutan yang tertera di aplikasi.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Abidin Zainal dan Syamsir, *Koperasi dan Kemitraan Pertanian*, Nasya Expanding Management, Jawa Tengah, 2022.
- Alexander, Thian. *Hukum Bisnis*, Andi Offset, Yogyakarta, 2022.
- Andika, Wijaya. *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*, Sinar Grafika, Jakarta Timur, 2016.
- Bachtiar, Abdiansyah Nur Arif. et al., *Problematika Hukum penerapan standar keamanan pengangkutan laut*, Tanah air Beta, Yogyakarta, 2023.
- Burhanuddin, *Tanggung jawab notaris Perlindungan minuta akta dengan cyber notary*, Azka Pustaka, Sumatera Barat, 2022.
- Celina Tri Siwi Kristiyanti, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Sinar Grafika, Jakarta, 2022.
- Istanti Enny dan Achmad Daengs, *Perilaku Konsumen (Consumer Behaviour)*, Unitomo Press, Surabaya, 2023.

- Mandagi Saartje Anathasya dan Wagiman, *Terminologi Hukum Internasional*, Sinar Grafika, Jakarta Timur, 2021.
- Miru Ahmadi dan Sutarman Yodo, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2015.
- Rielia, Bachriani Darma. et al., *Hukum bisnis di Indonesia*, Get Press Indonesia, 2023.
- Rosmawati, *Pokok-pokok Hukum Perlindungan Konsumen*, PrenadaMedia Group, Depok, 2017.
- Serlika, Aprita. dan Atika Ismail, *Hukum dagang*, Kencana, Jakarta, 2023.
- Sri, Poernomo Lestari. *Hukum Dagang*, Edu Publisher, Jawa Barat, 2022.
- Wajdi Farid dan Diana susanti, *Kebijakan hukum produk halal di Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta Timur, 2021.
- Wilhemuus, Renyaan. *Tanggung Jawab Debitor dalam Perjanjian pembiayaan barang apabila terjadi wanprestasi*, Azka Pustaka, Sumatera Barat, 2022.
- Zulham, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Kencana Prenadamedia Group, Jakarta, 2013.
- B. Peraturan Perundang-undangan**
- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan sewa Khusus
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 117 tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang tidak dalam trayek
- Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan
- C. Jurnal**
- Jumhadi dan Ana Susi Mulyani, Perkembangan Industri Transportasi Ojek Online di era 5.0 dari PT. Gojek Indonesia, *Jurnal Cakrawala Ilmiah*, Vol 2, No. 6, 2023.
- Rinto Aditia, Hadi Mahmud, dan Suparwi, “Perlindungan Hukum Bagi Mitra Pengemudi Ojek Online Apabila Mengalami Kecelakaan Kerja”, *Jurnal Bevinding*, Vol 01 No. 02, 2023.
- Randi Banggoi, et al., Analisis Kepuasan Pengguna Jasa Transportasi Online Maxim Untuk Meningkatkan Loyalitas Pengguna Di Kota Gorontalo, *Jurnal Ilmiah Manajemen dan Bisnis*, Vol 6, No. 1, 2023.
- Hanifah Sartika Putri dan Amalia Diamantina, Perlindungan Hukum terhadap Keselamatan dan Keamanan pengemudi ojek Online untuk kepentingan masyarakat, *Jurnal pembangunan hokum Indonesia*, Vol 1, No. 3, 2019.
- Antonius Gemilar, Pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 118 tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus (Studi Kasus pada Taksi Onlne di Kota Yogyakarta), *Jurnal Dinamika Hukum*, Vol 10, No. 3, 2019.
- Dinda Putri Sania, Strategi Ojek Konvensional dalam Menghadapi Perkembangan ojek Online di Kota Malang, *Jurnal Of Urban and Regional Planning*, Vol 4, No. 1, 2023.
- Nabiyla Risfa Izzati, Ketidakseimbangan kewajiban para pihak dalam regulasi ojek online: Distorsi Logika Hubungan Kemitraan Ekonomi Gig, *Jurnal Hukum*, Vol. 5, No. 2, 2022.
- Bagus Rahmanda dan Lisbeth Jonathan, Implementasi perjanjian kerja pengemudi ojek online dengan Perusahaan penyedia aplikasi, *Jurnal Gema Keadilan*, Vol 9, No. III, 2022.
- Satriyo Budi Santoso dan Adi Suliantoro, “Perlindungan konsumen pengguna ojek online Grab Kabupaten Kendal”, *Jurnal Transparansi Hukum*, Vol 6, No. 2, 2023.
- Putra Halomoan HSB,” Pertanggung jawaban hukum pengangkutan terhadap penumpang dan barang angkutan disebabkan kelalaian”, *Jurnal Al-IHKAM: Jurnal Hukum keluarga Ahwal al-syakhshiyah*, Vol. 9, No. 1, 2021.

- Mega Putri Watung, Debby Ch. Rotinsulu, dan Steeva Y. L. Tumangkeng, “Analisis Perbandingan pendapatan Ojek Konvensional dan Ojek Online di Kota Manado, *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi*, Vol 20, No. 3, 2020.
- Muhammad Amin, dan Bhismodi Tri Wahyu Faizal, “Kedudukan mitra pengemudi ojek online dalam perjanjian kemitraan.”, *Al-Huquq: Journal of Indonesian Islamic Economic Law*, Vol. 3, No. 1, 2021.
- Ayuta Puspa Citra Zuama, Cut Mutia Dinda, dan Djalu Pamungkas, “Telaah Regulasi Ojek Online di Indonesia dalam Perspektif Filsafat Fenomenologi Hukum”, *Jurnal Reformasi Hukum*, Vol 25, No. 1, 2021.
- Dewi Ayu Hamsona dan Indri Fogar Susilowati, Perlindungan Hukum terhadap keselamatan penumpang kendaraan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan Masyarakat, *Novum: Jurnal Hukum*, Vol 6, No. 2, 2019.
- Rahandy Rizki Prananda dan Zil Aidi, “Tinjauan Yuridis Kedudukan Pengemudi Transportasi Online Dalam Perjanjian Kemitraan Dengan Perusahaan Penyedia Aplikasi Transportasi”, *Jurnal Law Development & Justice Review*, Vol 2, no. 2, 2019.
- M. Fachrurozy, et. al., Kajian Hukum Tanggung jawab Perusahaan transportasi Online terhadap keselamatan konsumen, *Legalitas: Jurnal Hukum*, Vol 15, No. 1, 2023.
- M. Ghusni Ridho, “Jaminan social Ketenagakerjaan Pengemudi Ojek Online (Studi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 tahun 2019)”, *Jurnal Privat Law*, Vol 9, No. 2, 2021.
- Gita Amalia S, et al., “Tanggung Jawab Pihak Ketiga (MAXIM) Dalam Pemberian Ganti Rugi Kepada Konsumen Korban Kekerasan Seksual Oleh Pengemudi di Kabupaten Bone Bolango”, *Jurnal Dunia Ilmu Hukum dan Politik*, Vol 2, No.1, 2024.
- Anggalana dan Ivan Dwi Anggara, Analisis Yuridis Undang-undang Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dalam Pemenuhan hak asasi pengguna moda transportasi online kendaraan roda dua, Vol 7, No. 2, 2021.
- Tri Rahayu, et. Al, Rekontruksi Peran Pemerintah dalam Memberikan perlindungan Hukum bagi pengemudi Transportasi Online, *Journal Administrative Law & Governance*, Vol. 3, No.4, 2020.
- Namira Albabana, Pertanggungjawaban hokum bank atas kelalaian pegawainya terhadap debitur yang terkena BI checking (Studi Putusan No.15/Pdt.G/2015/PN WNO), Vol 2, No. 1, 2020.
- Putri Handayani, Weny Almoravid Dunga, dan Waode Mustika, Analisis Bentuk Pertanggungjawaban Pihak Maxim Dalam Sebuah Perjanjian Kemitraan di Kota Gorontalo, *Jurnal Hukum, Politik, dan Humaniora*, Vol 1, No. 2, 2024.