

PERLINDUNGAN HUKUM BAGI DRIVER GRAB YANG MENGALAMI PESANAN FIKTIF PADA ERA GIG ECONOMY DI KABUPATEN BANYUMAS

Ery Charmelita Raska^{1*}, Susilo Wardani²

^{1,2}Ilmu Hukum, Universitas Muhammadiyah Purwokerto, Banyumas, Indonesia
erycharmelita04@gmail.com, susi_wardani10@yahoo.co.id



Article Info	Abstract
<p>Article History</p> <p>Received: November 17, 2024</p> <p>Accepted: December 30, 2024</p> <p>Keywords: Legal Relations; Legal Protection; Fictitious Orders; Gig Economy</p>	<p><i>This research aims to analyze the legal relationship between Grab drivers and Grab platform in the context of gig economy in Banyumas Regency, as well as legal protection for drivers who experience fictitious orders. This research uses normative juridical and empirical juridical methods. The research data includes primary data from direct interviews with several drivers in Banyumas Regency and supported by secondary and tertiary data. The data analysis method uses qualitative analysis method. The first research result shows that the relationship between the driver and the platform arises due to a partnership agreement that gives birth to balanced rights and obligations between the parties. In practice, the relationship between drivers and platforms looks like a working relationship where there are elements of orders, wages, and work as well as relationships such as superiors and subordinates that create imbalances in the existing partnership agreement. So it looks like a pseudo-partnership relationship. When viewed in Regional Regulation Number 5 of 2021 concerning Creative Economy Development, Grab drivers are included in the type of freelancers with a partnership pattern system using a profit-sharing system regulated in article 4 and article 33. However, these rules still do not provide adequate legal protection for online ojek drivers. The second research result, legal protection for drivers who experience fictitious orders is still limited. The Grab platform provides protection by providing a reimbursement mechanism, which has been stated in the partnership agreement between the driver and the Grab platform. The unclear legal relationship between Grab drivers and the platform in the Gig Economy era in Banyumas causes weak protection for drivers who experience fictitious orders.</i></p>

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis hubungan hukum antara driver Grab dan platform Grab dalam konteks gig economy di Kabupaten Banyumas, serta perlindungan hukum bagi driver yang mengalami pesanan fiktif. Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif dan yuridis empiris. Data penelitian meliputi data primer dari wawancara langsung dengan beberapa driver di Kabupaten Banyumas dan didukung data sekunder maupun tersier. Metode analisis data menggunakan metode analisis kualitatif. Hasil penelitian pertama, menunjukkan bahwa hubungan antara driver dan platform timbul karena adanya perjanjian kemitraan sehingga melahirkan hak dan kewajiban yang seimbang antar para pihak. Pada praktiknya, hubungan antara driver dengan platform terlihat seperti hubungan kerja dimana ada unsur perintah, upah, dan pekerjaan serta adanya hubungan seperti atasan dan bawahan yang menciptakan ketidakseimbangan dalam perjanjian kemitraan yang ada. Sehingga terlihat pada hubungan yang bersifat kemitraan semu. Apabila dilihat pada Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2021 tentang Pengembangan Ekonomi Kreatif driver Grab statusnya masuk dalam jenis pekerja lepas dengan sistem pola

kemitraannya menggunakan sistem bagi hasil yang diatur dalam pasal 4 dan pasal 33. Namun, aturan tersebut masih belum memberikan perlindungan hukum yang memadai bagi driver ojek online. Hasil penelitian kedua, perlindungan hukum bagi driver yang mengalami pesanan fiktif masih terbatas. Platform Grab memberikan perlindungan dengan telah menyediakan mekanisme reimbursement, yang telah tercantum perjanjian kemitraan antara driver dengan platform Grab. Ketidaktepatan hubungan hukum antara driver Grab dengan platform pada era Gig Economy di Banyumas menyebabkan lemahnya perlindungan bagi driver yang mengalami pesanan fiktif.

Kata Kunci: Hubungan Hukum; Perlindungan Hukum; Pesanan Fiktif; Gig economy

I. PENDAHULUAN

Inovasi teknologi akan selalu memberikan dampak terhadap kehidupan manusia. Kemajuan pesat dalam ilmu teknologi dan komunikasi telah membawa dampak besar pada berbagai aspek kehidupan, termasuk sektor transportasi. Transportasi menjadi salah satu sektor ekonomi yang mengalami transformasi seiring dengan meningkatnya kebutuhan masyarakat. (Ani Linta Sari et al., 2024) Selain itu, kemajuan teknologi juga mendorong munculnya layanan transportasi digital yang lebih nyaman dan mudah diakses. Inovasi seperti transportasi umum memudahkan masyarakat untuk bepergian serta juga membuka peluang ekonomi baru di sektor transportasi. Selain itu, kemajuan teknologi juga mendorong munculnya layanan transportasi digital yang lebih nyaman dan mudah diakses. Inovasi seperti transportasi umum memudahkan masyarakat untuk bepergian serta juga membuka peluang ekonomi baru di sektor transportasi.

Adanya kemajuan teknologi di berbagai bidang, mempengaruhi salah satunya di bidang ekonomi, yang memungkinkan koneksi lebih mudah antara penyedia jasa dan pelanggan serta kecenderungan gaya hidup yang mengutamakan kemandirian dan fleksibilitas, sehingga semakin banyak orang yang tertarik untuk menjadi bagian dari *Gig economy*. Jika dilihat secara umum, *Gig economy* adalah suatu proses ekonomi berbasis *platform* yang memanfaatkan internet yang memungkinkan orang untuk mendapatkan uang sambil memiliki otonomi dan kemandirian untuk menentukan kapan dan di mana orang tersebut akan bekerja. (Latri et al., 2024) Saat ini orang dapat bekerja secara lepas atau *freelance* tanpa terikat pada satu perusahaan. Selain itu, *platform* digital *Gig economy* memungkinkan karyawan menawarkan layanannya kepada pelanggan secara langsung, tanpa menggunakan perantara. Pola hubungan kerja konvensional terpengaruh oleh perubahan ini.

Munculnya berbagai *platform* transportasi berbasis teknologi menandakan pergeseran dalam cara kerja di sektor ini. Pada sektor transportasi, pola ini terlihat jelas pada Go-Jek dan Grab, yang merupakan *platform* transportasi besar di Indonesia. (Willy Farianto, 2019) Lima aplikasi *ride hailing* terbesar di Indonesia adalah Grab (52% pengguna), Gojek (43% pengguna), Blue Bird (2% pengguna), Maxim (2% pengguna), dan InDriver (1% pengguna), menurut statista. (Yusril Iza, 2024) Adanya pergeseran tersebut dapat diamati dalam kerja sama di *platform* digital khususnya Grab, di mana pekerja tidak lagi terikat pada pola hubungan kerja tradisional. Kehadiran Grab telah memberikan alternatif pekerjaan bagi banyak individu, termasuk di Kabupaten Banyumas, Jawa Tengah. *Driver* yang bekerja di *platform* tersebut biasanya bekerja dengan kontrak kerja yang tidak jelas, proses kerja yang tidak terorganisir, dan tawar menawar upah yang tidak jelas. (Ani Linta Sari et al., 2024)

Menurut Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003, ada dua jenis perjanjian kerja: Perjanjian Kerja Waktu Tidak Tertentu (PKWTT) dan Perjanjian Kerja Waktu Tertentu (PKWT). Perjanjian Kerja Waktu Tertentu (PKWT) merupakan jenis perjanjian kerja yang biasa digunakan oleh berbagai perusahaan. Indonesia sudah mulai mengalami fenomena *Gig economy*, yang paling jelas terlihat dalam industri transportasi *online* pada *platform* ojek *online* seperti Grab. (Ayu & Dalimunthe, 2023) Banyaknya pengguna aplikasi *ride hailing*

sehingga diperlukan peraturan untuk aplikasi, *driver* ojek *online*, dan pengguna. Pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 mengatur *driver* ojek *online* sebagai pengguna sepeda motor dan aplikasi sebagai perusahaan yang menyediakan sistem elektronik dan teknologi transportasi darat. Peraturan tersebut tidak secara eksplisit mengatur status *driver* ojol, masih belum jelasnya hal tersebut membuat ketidakjelasan status *driver* bekerja sebagai mitra atau sebagai pekerja. (Yusril Iza, 2024)

Ketidakjelasan mengenai status *driver* ojek *online* berdampak pada sistem pengupahan yang diterima oleh para *driver*. Berdasarkan Pasal 88 B Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023, penetapan upah bergantung pada satuan waktu dan satuan hasil. Artinya, besaran upah yang diterima pekerja ditentukan oleh lamanya jam kerja dan jumlah hasil pekerjaan yang tercapai. Semakin banyak waktu yang dihabiskan untuk bekerja, semakin tinggi pula upah yang diperoleh. Contohnya adalah *driver* ojek *online* di perusahaan seperti Grab, Maxim, Go-jek, dan lainnya, di mana penghasilan mereka akan meningkat jika bekerja lebih lama dari jam kerja biasa. Namun, meskipun upah yang diterima lebih besar, hal ini tidak selalu menjamin kesejahteraan yang layak, karena struktur dan skala upah juga dipengaruhi oleh kemampuan perusahaan. Pada Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, struktur dan skala upah diukur berdasarkan kompetensi kerja, golongan, pendidikan, jabatan, dan masa kerja pekerja atau buruh. (Catur J S et al., 2020)

Ketidakeimbangan kedudukan, pendapatan yang rendah, tekanan kinerja yang disebabkan oleh kurangnya perlindungan kerja, jam kerja yang tidak pasti, dan masalah keselamatan kerja yang masih menjadi tantangan bagi *driver* adalah semua masalah yang membutuhkan regulasi yang lebih menyeluruh dan adil. Pemerintah harus bertanggung jawab untuk memberikan perlindungan yang cukup agar *driver* dapat bekerja sama dengan perusahaan. (Hilman et al., 2024) Kondisi *driver* Grab di wilayah Kabupaten Banyumas dengan hubungan kerja yang menunjukkan beberapa kelemahan penting terkait kesejahteraan dan perlindungan hukum bagi *driver*.

Berdasarkan hasil wawancara peneliti pada dua *driver* Grab yang berinisial MH dan CO, diketahui bahwa masih kurangnya bentuk perlindungan dan jaminan kerja yang diberikan seperti jaminan sosial dan jaminan kesehatan pada para *driver* Grab yang berada di wilayah Banyumas khususnya Purwokerto. (Wawancara) Kondisi ini sejalan dengan pengertian pekerja gig, dimana para pekerja mandiri seperti *driver* Grab masuk ke dalam kategori tersebut karena pekerja tersebut memanfaatkan internet sebagai alat utama dalam pekerjaannya. Berdasarkan data Sakernas Agustus 2019 yang mencakup seluruh wilayah Indonesia, Permana mendefinisikan pekerja gig sebagai individu yang bekerja secara mandiri (*self-employed*) di sektor jasa tertentu (8 dari 17 sektor) dan memanfaatkan internet dalam pekerjaan utamanya. Definisi ini berbeda dengan pandangan World Bank, yang menggambarkan pekerja gig sebagai pekerja independen di berbagai sektor yang difasilitasi oleh pihak ketiga. (Sihombing et al., 2024)

Pekerja gig menghadapi berbagai risiko di lingkungan kerja tanpa adanya jaminan apa pun. Hal ini disebabkan oleh Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan yang hanya mengatur hak-hak pekerja konvensional atau formal, sementara pekerja gig tidak diikutsertakan dalam ketentuan tersebut. (Keban et al., 2021) Selain itu, para *driver* juga menyoroti bahwa upah yang diberikan sering kali tidak sebanding dengan waktu dan risiko kerja yang dihadapi di lapangan. Kondisi ini menyebabkan para *driver* merasa bahwa kesejahteraan belum sepenuhnya diperhatikan oleh perusahaan serta pemerintah.

Bukan hanya mengenai jaminan sosial, isu lain yang kini marak terjadi yaitu fenomena pesanan fiktif. Hal ini seringkali merugikan para *driver* Grab. Pada hasil survei wawancara peneliti, *driver* MH mengalami orderan fiktif sebanyak sepuluh kali dan terakhir kali mengalami pesanan fiktif pada layanan Grabfood, sedangkan *driver* CO pernah mengalami sebanyak dua kali pada layanan Grabmart dan Grabfood. (Wawancara) Pesanan fiktif adalah ketika seseorang menggunakan aplikasi untuk membuat pesanan palsu dengan menggunakan layanan Grab seperti Grabfood yang mengakibatkan kerugian

bagi *driver*. Fenomena ini berdampak pada kinerja *driver* dan rating sistem Grab selain mengakibatkan kerugian finansial. (Roeseno & Sobirin, 2023) Pada saat konsumen melakukan pemesanan dan *driver* telah menyanggupinya, telah terjadi perikatan yang sah sesuai dengan Pasal 1320 KUHPPerdata. Selanjutnya konsumen diharuskan untuk memenuhi kewajibannya, yaitu beritikad baik dalam melakukan transaksi pembelian barang dan/atau jasa, serta membayar sesuai dengan nilai tukar yang disepakati. Hal tersebut sesuai dengan Pasal 5 huruf b dan huruf c Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. (Made Sinthia Sukmayanti & I Made Sudirga, 2022)

Pada kasus pesanan fiktif dengan layanan Grabfood, *driver* yang mengalami kerugian berhak untuk mengajukan tuntutan ganti rugi, sesuai dengan Pasal 1267 KUHPPerdata. (Made Sinthia Sukmayanti & I Made Sudirga, 2022) Berdasarkan Pasal 1267 KUHPPerdata, dalam hal pesanan fiktif, *driver* berhak untuk menuntut ganti rugi yang timbul akibat kerugian, seperti keterlambatan atau pelanggaran kewajiban lainnya. *Driver* juga berhak untuk membatalkan perjanjian yang telah dibuat, dan jika diperlukan, meminta pembatalan tersebut disertai dengan tuntutan ganti rugi dari konsumen. Ganti rugi yang dimaksud dapat berupa pembayaran uang denda sebagai bentuk ganti rugi pada kerugian yang dialami. (Muklis, 2023)

Kondisi ini menunjukkan bahwa *driver* Grab di Kabupaten Banyumas, sebagai bagian dari *Gig economy*, menghadapi sejumlah tantangan hukum yang perlu mendapat perhatian untuk memberikan perlindungan hukum yang lebih jelas dan menyeluruh bagi para pekerja di sektor *Gig economy*, khususnya dalam menghadapi permasalahan pesanan fiktif. Tanpa adanya peraturan yang memadai, pekerja *Gig economy* rentan terhadap eksploitasi dan ketidakpastian hukum. Berdasarkan latar belakang tersebut, maka penulis akan merumuskan permasalahan bagaimana pengaturan hubungan hukum antara *driver* Grab dengan *platform* Grab pada era Gig Economy di Kabupaten Banyumas dan bagaimana bentuk perlindungan hukum yang diberikan kepada *driver* grab yang mengalami pesanan fiktif di layanan Grabfood pada era Gig Economy di Kabupaten Banyumas.

II. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif dan yuridis empiris pada dasarnya menggabungkan pendekatan hukum normatif dengan unsur-unsur empiris. Penelitian ini menekankan pada penerapan ketentuan hukum normatif (seperti undang-undang) dalam setiap peristiwa hukum spesifik yang terjadi dalam masyarakat. Spesifikasi penelitian bersifat deskriptif analitis, bertujuan memberikan gambaran sistematis tentang hubungan hukum dan perlindungan hukum terhadap *driver* Grab yang menghadapi pesanan fiktif. Data penelitian meliputi data primer dari wawancara langsung dengan beberapa *driver* di Kabupaten Banyumas dan data sekunder berupa bahan hukum primer seperti KUHPPerdata, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan, dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 dan peraturan perundang-undangan lainnya yang terkait dengan penelitian ini. Bahan Hukum Sekunder meliputi bahan-bahan yang tidak bersifat mengikat namun memberikan pemahaman tambahan tentang bahan hukum primer, seperti buku, jurnal, artikel, dan literatur lainnya. (Soekanto dan Mamudji, 1986) Bahan Hukum Tersier membantu menjelaskan bahan hukum primer dan sekunder seperti KBBI, ensiklopedia, kamus hukum, atau jurnal-jurnal non-hukum yang berkaitan dengan topik penelitian ini. Pengumpulan data dilakukan melalui observasi maupun wawancara, dan studi literatur. Metode analisis data menggunakan metode analisis kualitatif yang melibatkan reduksi, penyajian, dan verifikasi data untuk memahami implementasi dan hambatan dalam perlindungan hukum. (Miles et al., 1992).

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

Pengaturan Hubungan Hukum Antara *Driver Grab* dengan *Platform Grab* Pada Era *Gig economy* Di Kabupaten Banyumas

Pada beberapa tahun terakhir, teknologi telah dimanfaatkan secara luas sebagai pendukung aktivitas ekonomi, salah satunya melalui berkembangnya layanan ojek *online*. Namun, situasi pandemi semakin mendorong popularitas penggunaan teknologi, karena mampu menjadi solusi tengah bagi masyarakat yang harus tetap menjalankan roda perekonomian dengan mematuhi protokol kesehatan. Pekerjaan berbasis teknologi dianggap relatif lebih aman dalam kondisi tersebut. Selain itu, teknologi juga menawarkan peluang baru bagi siapa yang kehilangan pekerjaan sebelumnya, sehingga beralih ke pekerjaan instan menjadi pilihan yang praktis dan mudah diambil. (Hanivan & Rakhmawan, 2023)

Pada awal kemunculannya, ojek *online* di Kabupaten Banyumas menghadapi berbagai bentuk penolakan dari masyarakat dan pemerintah setempat. Penolakan tersebut diwujudkan dalam berbagai tindakan seperti penyegelan, penggerebekan, penilangan, hingga larangan operasional berdasarkan Surat Edaran Bupati Banyumas Nomor 551.2/2900/2017. Surat edaran ini melarang ojek *online* beroperasi karena pada saat itu belum ada payung hukum yang mengatur operasionalnya. Selain itu, pemerintah juga memberlakukan larangan resmi bagi Aparatur Sipil Negara (ASN) untuk menggunakan transportasi *online*. Bupati Banyumas saat itu menunggu terbitnya aturan dari pemerintah pusat terkait regulasi ojek *online*.

Pada tahun 2018, Mahkamah Konstitusi mengeluarkan putusan Nomor 41/PUU-XVII/2018 yang menolak permohonan untuk menjadikan ojek *online* sebagai angkutan umum yang menyatakan bahwa ojek *online* (sepeda motor) tidak dapat dikategorikan sebagai angkutan umum, dengan alasan kurangnya jaminan keselamatan. Pasca putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 41/PUU-XVII/2018 telah membuat hak pengendara ojek *online* atas jaminan perlindungan hukum serta hak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak menjadi semakin terancam, serta pasca putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 41/PUU-XVII/2018 telah terjadi kekosongan hukum. (Agung Febrianto et al., 2023) Adanya putusan tersebut menyebabkan keberadaan transportasi berbasis aplikasi kembali dianggap tanpa payung hukum, status ojek *online* misalnya akan sama dengan angkutan omprengan pelat hitam. Terlebih lagi penggunaan kendaraan roda dua sebagai angkutan umum juga belum diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan. Artinya, transportasi berbasis aplikasi dapat dirazia karena tidak memenuhi ketentuan UU LLAJ. (Maria, 2019) Hal tersebut menjadi pertimbangan bagi Menteri Perhubungan yang menerbitkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat. (Putri & Diamantina, 2019)

Setelah melalui proses negosiasi yang panjang, pada tahun 2019 transportasi *online* akhirnya mendapatkan izin legal untuk beroperasi di Banyumas. (Rizkidarajat et al., 2023) Hal ini didukung oleh kewenangan pemerintah daerah sebagaimana tercantum dalam Pasal 6 ayat (2) UU LLAJ, yang menyatakan bahwa dalam melaksanakan pembinaan, pemerintah pusat dapat menyerahkan sebagian urusannya kepada pemerintah provinsi dan/atau pemerintah kabupaten/kota (Maria, 2019). Izin operasional bagi transportasi *online* juga diperkuat melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Peraturan ini mengakomodasi kendaraan roda empat dari armada transportasi daring sebagai kendaraan umum. Namun, aturan ini kemudian diperbarui melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017, yang memberikan kepastian hukum terhadap keberadaan taksi daring. Namun, hingga saat ini ojek *online* berbasis aplikasi seperti Grab dan lainnya belum memiliki regulasi yang secara resmi mengakui keberadaan ojek *online* sebagai kendaraan umum. (Samiar et al., 2019)

Pengaturan perizinan beroperasi bagi transportasi *online* membawa perubahan signifikan, terutama dengan membuka peluang bagi perkembangan sektor ekonomi kreatif di Banyumas. Perkembangan ini semakin pesat seiring dengan pengakuan terhadap pekerja

lepas, seperti *driver* Grab, sebagai bagian dari ekonomi kreatif. Regulasi mengenai ekonomi kreatif di Banyumas yang tercantum dalam Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2021 tentang Pengembangan Ekonomi Kreatif. Tujuan adanya peraturan ini mendukung berbagai subsektor ekonomi kreatif seperti desain, kuliner, fashion, hingga fotografi. (Rizkidarajat et al., 2023) Hal ini sejalan dengan konsep teori hukum progresif yang menyatakan bahwa hukum ada untuk kepentingan manusia, bukan sebaliknya. Hukum bukan hanya sekumpulan aturan formal, melainkan juga sebuah wadah yang mencerminkan gagasan, budaya, dan aspirasi masyarakat. (Sarumpaet et al., 2024) Namun, aturan tersebut masih belum memberikan perlindungan hukum yang memadai bagi pekerja lepas seperti *driver* ojek *online*. Perubahan ini menjadi langkah awal dalam menciptakan ruang bagi perkembangan sektor ekonomi digital.

Transformasi ini tidak hanya mempengaruhi cara bekerja, tetapi juga menimbulkan dinamika baru dalam hubungan hukum antara pekerja dan pemberi kerja, khususnya dalam konteks perbedaan antara hubungan kerja standar dan non-standar yang telah diidentifikasi oleh ILO. ILO (International Labour Organization) mengklasifikasikan hubungan kerja menjadi dua kategori utama, yaitu hubungan kerja standar dan hubungan kerja non-standar. Hubungan kerja standar memiliki tiga karakteristik utama, yakni pekerjaan yang dilakukan secara penuh waktu, bersifat tetap, dan didasarkan pada perjanjian kerja. Jenis hubungan kerja ini telah diatur dalam Pasal 1 angka 15 Undang-Undang Ketenagakerjaan di Indonesia. Sebaliknya, hubungan kerja non-standar mengacu pada bentuk hubungan kerja di luar cakupan hubungan kerja standar dengan karakteristik yang berbeda. (I Komang Dananjaya et al., 2024)

Hubungan antara pekerja dan *platform* digital seperti Grab menunjukkan karakteristik unik yang berbeda dari hubungan kerja standar. Pola ini mencerminkan pergeseran dari hubungan kerja yang sebelumnya bersifat tetap dan terstruktur menuju bentuk hubungan kerja non-standar. Transformasi ini telah mengubah pola pikir, cara kerja, dan gaya hidup manusia di berbagai negara, sekaligus melahirkan istilah *Gig economy*. *Gig economy* menggambarkan pasar tenaga kerja dengan ciri utama berupa hubungan kerja berbasis kontrak atau lepas, yang meninggalkan konsep hubungan kerja tetap. Pada model bisnis ini, *platform* seperti Grab tidak mengakui *driver* ojek *online* sebagai pekerja, melainkan sebagai *self-employed* atau yang di Indonesia dikenal sebagai "mitra". (Mas et al., 2022)

Kemitraan merupakan kerjasama usaha yang merupakan strategi bisnis yang dilakukan antara dua belah pihak atau lebih dengan memanfaatkan sumber daya yang dimiliki dilandasi dengan prinsip saling memerlukan, saling memperkuat, dan saling menguntungkan. (Mahaputra et al., 2023) Hubungan antara *platform* Grab dan *driver* dianggap sebagai hubungan kemitraan karena tidak memenuhi unsur-unsur hubungan kerja yang meliputi pekerjaan, upah, dan perintah. Hal ini menjadikan Undang-Undang No. 13 Tahun 2003 tidak dapat dijadikan sebagai pedoman atas hubungan kemitraan antara *platform* Grab dengan *driver*. (Ayunita et al., 2019) Unsur pekerjaan dalam hubungan antara *driver* Grab dan PT Grab mengacu pada pekerjaan yang diberikan oleh perusahaan, namun *driver* Grab tidak menerima perintah kerja dari perusahaan, melainkan dari konsumen. Pekerjaan ini dilakukan secara pribadi, seperti halnya ojek. Unsur upah terkait dengan kompensasi yang diterima *driver* Grab, yang bervariasi tergantung pada jarak atau waktu tempuh layanan, tanpa adanya gaji tetap dari PT Grab. Pendapatan *driver* dipengaruhi oleh jarak layanan yang dipesan. Selain itu, unsur perintah kerja berasal langsung dari konsumen, bukan dari *platform* Grab. (Dian Aditya Arif, Rahmatul Hidayati, 2022) Sehingga, hubungan hukum antara pekerja dan *platform* digital seperti Grab menjadi representasi dari dinamika hubungan kerja dalam era *Gig economy*.

Pada berbagai kajian yang menganalisis dinamika pengaturan ekonomi gig di Indonesia, terlihat jelas bahwa hingga saat ini upaya pengaturan terkait ekonomi gig hanya muncul dari Kementerian Perhubungan. Pada Pasal 15 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan 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. Pada peraturan

tersebut tidak memberikan definisi atau kriteria identifikasi tertentu yang menjadi dasar alasannya. (Santoso et al., 2023) Definisi kemitraan dapat ditemukan dalam Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah. Hal ini tidak dapat menjadi dasar mengingat pembentukan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 adalah untuk memberikan keselamatan, keamanan, kenyamanan, keterjangkauan, dan keteraturan penggunaan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat. (Santoso et al., 2023) Statusnya sebagai mitra yang melekat pada *driver* Grab memberikan beban kerja cukup berat dan bertentangan dengan makna mitra itu sendiri yang dinyatakan bahwa mitra memiliki hubungan setara dan saling menguntungkan. Sistem kemitraan ini juga tidak memberikan hak-hak mitra secara penuh. (Keban et al., 2021)

Konsep hubungan kemitraan antara *platform* Grab dengan *driver* timbul karena adanya perjanjian kemitraan, dimana perjanjian tersebut melahirkan hak dan kewajiban antara *driver* dengan *platform* Grab. *Platform* Grab memiliki kewajiban untuk memastikan bahwa *driver* mendapatkan pembayaran yang sah sesuai dengan layanan yang diberikan, sementara *driver* juga berkewajiban untuk mengantarkan pesanan sesuai dari layanan *Grabfood* dengan ketentuan yang berlaku. (Insan, 2022). Ketentuan umum mengenai perjanjian kemitraan diatur dalam Pasal 1338 jo Pasal 1320 KUHPerdara, sementara ketentuan khusus diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1997 tentang Kemitraan, yang kemudian dijelaskan lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 2013 tentang Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 mengenai Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah. (Romli, 2022)

Perjanjian kemitraan adalah salah satu bentuk perjanjian yang sering digunakan dalam aktivitas bisnis. Jenis perjanjian ini tidak tercantum secara eksplisit dalam Buku III Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (BW) tetapi muncul dari asas kebebasan berkontrak. Asas ini memberikan kebebasan kepada para pihak untuk menentukan dengan siapa perjanjian akan dibuat serta menyusun isi perjanjian berdasarkan kesepakatan bersama. (Ramadhan et al., 2022) Asas kebebasan berkontrak juga menjadi dasar utama dalam perjanjian kemitraan, menduduki posisi sentral, dan memberikan pengaruh yang signifikan dalam hubungan kontraktual antara para pihak yang terlibat. Hal ini sesuai dengan teori hukum kontrak klasik. Teori ini menekankan bahwa perjanjian lahir dari kesepakatan bersama antar para pihak tanpa adanya campur tangan pihak lain. Pada perjanjian kemitraan, prinsip kebebasan berkontrak memungkinkan para pihak untuk secara mandiri menentukan isi, bentuk, dan syarat-syarat perjanjian, sesuai dengan kebutuhan dan tujuan masing-masing. (Khairandy, 2020)

Namun, perjanjian kemitraan antara *platform* Grab dan *driver* menunjukkan adanya pengabaian terhadap asas kebebasan berkontrak karena keterbatasan pihak-pihak dalam menentukan isi dan bentuk perjanjian sebagaimana diatur dalam Pasal 1338 KUHPerdara. Perjanjian ini tidak mencerminkan prinsip kemitraan sejati karena *driver* Grab terpaksa menerima dan mematuhi perjanjian demi mendapatkan pekerjaan. Pihak *platform* Grab lebih dominan sehingga memiliki kendali penuh dan dapat memberi tekanan pada pihak yang lebih lemah yaitu *driver* Grab. Praktik-praktik ketimpangan kedudukan antara *platform* Grab dengan *driver* Grab telah menunjukkan bahwa status "mitra" hanya sebuah formalitas. (I Komang Dananjaya et al., 2024)

Perjanjian kemitraan antara *platform* dengan *driver* Grab diwujudkan dalam bentuk perjanjian baku. Perjanjian kemitraan antara *driver* dan *platform* Grab juga mengatur sistem bagi hasil, yang menjadi dasar pembagian pendapatan antara kedua belah pihak sesuai dengan ketentuan yang telah disepakati dalam perjanjian tersebut. Setiap *driver* Grab yang menerima tugas akan dikenakan potongan komisi sebesar 20% dari total tarif. Pemotongan ini dilakukan secara otomatis dengan mengurangi saldo pada dompet kredit para *driver* setiap kali pekerjaan diterima. (Grab, n.d.) Apabila dilihat pada Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2021 tentang Pengembangan Ekonomi Kreatif karena *driver* Grab statusnya masuk dalam jenis pekerja lepas dengan sistem pola kemitraannya menggunakan sistem bagi hasil yang diatur dalam pasal 4 dan pasal 33.

Klasifikasi pekerja sebagai mitra pengemudi ojek *online* seringkali didukung oleh narasi yang menjanjikan berbagai keuntungan. Pihak mitra pengemudi ojek *online*, dijanjikan fleksibilitas pekerjaan, kebebasan untuk menentukan lokasi kerja, penghasilan yang diinginkan, serta tidak terikat pada lingkungan kerja yang monoton. Pada konteks hukum, hubungan kemitraan seharusnya menekankan kesetaraan antara pihak-pihak yang terlibat, tanpa adanya dominasi satu pihak atas yang lain sesuai dengan yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008. Hal ini membedakan hubungan kemitraan dari hubungan kerja dimana dalam hubungan kerja terdapat hubungan atasan dan bawahan, sehingga hal tersebut menciptakan ketidakseimbangan posisi dengan pihak atasan memerintah dan bawahan diperintah. (Hernawan et al., 2024) Pada kenyataannya, perusahaan aplikasi seperti *platform* Grab memiliki kontrol penuh atas hak-hak *driver*, termasuk dalam hal sistem kerja, penetapan tarif, pembagian hasil, dan pemberlakuan sanksi sepihak, yang menempatkan *driver* dalam posisi sangat bergantung pada perusahaan.

Ketidakseimbangan antara *driver* dan *platform* Grab dapat dilihat pada Pasal 14 Peraturan Menteri perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 yang memberikan perusahaan aplikasi kedudukan yang lebih tinggi dan dapat menetapkan SOP tanpa kesepakatan yang adil dengan pengemudi. (Izzati, 2022) Hal ini tercermin dalam prosedur kemitraan yang ditawarkan oleh *platform* Grab kepada mitra *driver* melalui perjanjian kemitraan dengan berbagai persyaratan yang disesuaikan dengan kebutuhan *platform* tersebut. *Platform* Grab menyusun perjanjian yang harus dilaksanakan dan calon *driver* meninjau perjanjian tersebut untuk memutuskan apakah akan menyetujuinya atau tidak. Kesepakatan tercapai hanya dengan mengklik setuju pada perjanjian yang disediakan oleh penyedia layanan ojek *online*. Praktik perjanjian ini menimbulkan kemungkinan bahwa tidak semua *driver* Grab benar-benar memahami isi perjanjian kemitraan yang dibuat oleh *platform* Grab. (Amin & Faizal, 2021)

Hubungan hukum yang timbul karena adanya perjanjian kemitraan antara *platform* Grab dan *driver* Grab menimbulkan hak dan kewajiban bagi kedua belah pihak. *Platform* Grab memiliki kewajiban untuk memastikan bahwa *driver* mendapatkan pembayaran yang sah sesuai dengan layanan yang diberikan, sementara *driver* juga berkewajiban untuk mengantarkan pesanan sesuai dari layanan *Grabfood* dengan ketentuan yang berlaku. (Insan, 2022) Hubungan antara *driver* dan *platform* Grab secara formal disebut kemitraan, tetapi pada praktiknya lebih menyerupai kemitraan semu. Kemitraan semu adalah bentuk kemitraan yang tidak berjalan secara setara, di mana satu pihak memiliki kendali lebih besar sementara pihak lainnya berada dalam posisi yang dikendalikan. Pada situasi ini, hubungan kemitraan hanya menjadi sekedar istilah formal, yang digunakan perusahaan untuk memindahkan sebagian besar risiko bisnis kepada pekerja, termasuk tanggung jawab atas penyediaan alat kerja. (Hernawan et al., 2024)

Pada konsep kemitraan semu, kedua pihak mungkin sepakat tentang pentingnya kerja sama, namun belum tentu memiliki pemahaman yang sama mengenai tujuan dan manfaat dari perjanjian kemitraan yang disepakati. Hal ini menunjukkan penyedia *platform* Grab memiliki kendali yang lebih besar dalam setiap kebijakan, sementara *driver* memiliki posisi tawar yang lemah. (Ramadhan et al., 2022) Adanya hal tersebut bertentangan dengan konsep kemitraan yang seharusnya menghargai posisi antar pihak yang setara. Ketergantungan *driver* terhadap *platform* dan ketidakmampuan para *driver* untuk mempengaruhi kebijakan yang diterapkan menunjukkan bahwa konsep kemitraan yang setara tidak terwujud.

Berdasarkan uraian diatas dapat diketahui hubungan kemitraan semu antara *platform* Grab dengan *driver* dapat terjadi karena adanya perjanjian kemitraan yang melahirkan hak dan kewajiban antara *platform* Grab dengan *driver* Grab. *Platform* Grab memiliki kewajiban untuk memastikan bahwa *driver* mendapatkan pembayaran yang sah sesuai dengan layanan yang diberikan, sementara *driver* juga berkewajiban untuk mengantarkan pesanan sesuai dari layanan *Grabfood* dengan ketentuan yang berlaku. Salah satu bentuk pelaksanaan hak dan kewajiban dalam hubungan kemitraan ini diwujudkan melalui sistem bagi hasil, yang menjadi dasar pembagian pendapatan antara

platform Grab dan driver sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan dalam perjanjian kemitraan. Apabila dilihat pada Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2021 tentang Pengembangan Ekonomi Kreatif driver Grab statusnya masuk dalam jenis pekerja lepas dengan sistem pola kemitraannya menggunakan sistem bagi hasil yang diatur dalam pasal 4 dan pasal 33. Apabila dilihat pada praktiknya hubungan kemitraan antara driver dengan platform Grab lebih terlihat seperti hubungan kerja karena adanya unsur-unsur hubungan kerja serta adanya hubungan seperti atasan dan bawahan. Sehingga terlihat hubungan antara driver dan platform Grab bersifat kemitraan semu

Bentuk Perlindungan Hukum yang Diberikan Kepada Driver Grab yang Mengalami Pesanan Fiktif di Layanan Grabfood Pada Era *Gig economy* di Kabupaten Banyumas

Pada era *Gig economy*, perlindungan hukum bagi pekerja lepas seperti *driver* Grab menjadi sangat penting, terutama dalam menghadapi tantangan yang muncul seiring dengan perkembangan teknologi dan *platform* digital. Salah satu masalah yang sering dihadapi oleh *driver* Grab adalah pesanan fiktif yang dapat menyebabkan kerugian finansial. Pesanan fiktif merupakan permintaan untuk membeli suatu barang atau layanan dengan harapan agar barang tersebut dikirimkan, dibuat, atau diproses, namun sifatnya tidak nyata atau hanya ada dalam imajinasi. Berdasarkan pengertian tersebut, dapat disimpulkan bahwa pesanan fiktif adalah pesanan yang tidak bersifat nyata. (Asmadi, 2019) *Driver* Grab yang menjadi korban pemesanan fiktif pada layanan seperti *Grabfood* mengalami kerugian materiil akibat tidak diterimanya pembayaran atas pesanan yang telah diantar. Tindakan ini merupakan bentuk pelanggaran terhadap hak atas keadilan dan kepastian hukum yang dijamin oleh Pasal 28D ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. *Driver* Grab berhak mendapatkan perlindungan hukum atas kerugian yang dialaminya. (Ningtyas & Suharto, 2024)

Adanya tindakan pesanan yang dilakukan konsumen kepada *driver* secara tidak langsung menimbulkan suatu perjanjian jasa yang mana isi dari perjanjian tersebut terkait pesanan/barang yang dipesan, harga dan biaya pengantaran. Pesanan yang muncul pada layanan *Grabfood* di akun *driver* dianggap sebagai kesepakatan setelah konsumen mengklik tulisan "pesan". (Andi Setiawan, 2022) Berdasarkan Pasal 1313 KUHPerdata menyatakan bahwa suatu perjanjian adalah suatu perbuatan di mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih. Selain itu, Pasal 1320 KUHPerdata mengatur tentang syarat sah perjanjian, yang mencakup adanya kesepakatan dari para pihak yang terikat, kecakapan untuk membuat perikatan, objek yang jelas, dan alasan yang sah. (Ramadhany & Nuroni, 2023) Sehingga telah terbentuk hubungan hukum antara *driver* dan konsumen melalui suatu perjanjian tersebut.

Hubungan hukum yang timbul karena adanya perjanjian kemitraan antara *platform* Grab dan *driver* Grab menimbulkan hak dan kewajiban bagi kedua belah pihak. *Platform* Grab memiliki kewajiban untuk memastikan bahwa *driver* mendapatkan pembayaran yang sah sesuai dengan layanan yang diberikan, sementara *driver* juga berkewajiban untuk mengantarkan pesanan sesuai dari layanan *Grabfood* dengan ketentuan yang berlaku. (Insan, 2022) Pada praktiknya, pesanan fiktif yang dilakukan oleh konsumen menyebabkan kerugian finansial bagi *driver* yang telah melaksanakan kewajibannya mengantarkan pesanan kepada konsumen. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun hubungan hukum antara *driver* dan konsumen telah terbentuk, konsumen yang tidak memenuhi kewajibannya dapat merugikan *driver* dan menciptakan ketidakseimbangan dalam perjanjian yang ada. (Virginila, 2024) Ketidakseimbangan ini mempertegas adanya konsep kemitraan semu antara *platform* Grab, *driver*, dan konsumen. Adanya hal tersebut menunjukkan bahwa meskipun ada hubungan yang tampak saling menguntungkan, kenyataannya, *driver* sering kali berada dalam posisi yang lebih lemah dan tidak setara, baik dalam hal kontrol atas perjanjian maupun perlindungan terhadap hak-haknya.

Berdasarkan hasil wawancara peneliti dengan para *driver* Grab di Banyumas diketahui para *driver* seluruhnya pernah mendapat pesanan fiktif, diantaranya yaitu *driver* Grab yang berinisial MH, CO, SO, AD, dan IA. Pesanan fiktif yang dialami oleh para *driver*

Grab tersebut tidak hanya terjadi satu kali selama para *driver* bekerja akan tetapi, kejadian orderan fiktif tersebut pernah dialami hampir sepuluh kali dengan hampir menyentuh nominal diatas Rp 200.000,00 (dua ratus ribu rupiah) oleh *driver* berinisial MH dan DD. (Wawancara) Pesanan fiktif yang dialami oleh *driver* dominan pada layanan Grabfood. Hal tersebut menyebabkan kerugian bagi para *driver* yang mengalami orderan fiktif seperti penurunan pendapatan, tetapi juga kerugian dalam hal tenaga, biaya, dan bahkan berisiko akun *driver* dipantau atau kemitraan dengan *platform* dihentikan. (Felicitia & Langoni, 2023) Konsumen gagal memenuhi kewajibannya pada *driver* Grab karena konsumen tidak dapat dihubungi dan alamat yang dituju tidak dapat ditemukan. Akibat tindakan tersebut, *driver* berhak untuk mendapatkan pembayaran sebagaimana tercantum dalam Pasal 6 huruf a Undang-Undang Perlindungan Konsumen tidak terpenuhi.

Pada kenyataannya, perbuatan konsumen yang tidak memenuhi kewajibannya dapat dikategorikan sebagai wanprestasi. Wanprestasi merupakan pelanggaran terhadap perjanjian yang terjadi apabila salah satu pihak tidak melaksanakan kewajibannya sebagaimana yang telah disepakati. Pada Pasal 1238 KUHPerdara menyatakan bahwa wanprestasi terjadi ketika salah satu pihak tidak memenuhi kewajibannya sesuai dengan apa yang diperjanjikan. Menurut Pasal 1338 ayat (3) KUHPerdara, setiap perjanjian harus dilaksanakan dengan niat baik oleh kedua pihak. Jadi, jika konsumen sengaja tidak membayar atau menerima barang sesuai pesanan, itu sudah melanggar prinsip niat baik dalam kontrak. (Rumasoren & Pesulima, 2023) Hal ini sesuai dengan konsep teori hukum kontrak klasik yaitu kontrak didasarkan pada persetujuan, yang berarti bahwa kontrak terbentuk ketika terdapat kesesuaian kehendak antara pihak-pihak yang terlibat serta kontrak dipandang sebagai hasil dari kehendak yang bebas, dengan menekankan pentingnya kebebasan dalam berkontrak. Pernyataan tersebut diperkuat oleh penelitian (Made Sinthia Sukmayanti & I Made Sudirga, 2022) yang juga menyatakan konsumen masih ada yang tidak beritikad baik dalam menggunakan layanan Go-Food.

Apabila konsumen melakukan tindakan yang merugikan, seperti membuat pesanan fiktif, *driver* Grab umumnya tidak dapat menuntut *platform* Grab. Namun, sebagai pihak yang dirugikan, *driver* Grab dapat membuat laporan kepada *platform* Grab terkait pesanan fiktif yang dialami sesuai dengan prosedur yang ditentukan. Pihak *platform* dapat memberikan tindakan tegas atau sanksi kepada akun konsumen. Hal tersebut sudah tercantum dalam perjanjian kemitraan yang telah dibuat oleh pihak *platform* Grab pada pasal 7.2.7 yang menyatakan apabila konsumen melakukan tindakan penipuan, melanggar hukum atau melibatkan aktivitas kriminal apapun pada saat memesan layanan Grabfood, pihak *platform* Grab dapat menanggukahkan pemrosesan dari transaksi apapun atau menonaktifkan atau membatasi penggunaan metode pembayaran tertentu. (Grab, 2024a) Tindakan *platform* Grab dalam menangani pesanan fiktif yang merugikan *driver* sejalan dengan teori hukum responsif dari Philippe Nonet dan Philip Selznick. *Platform* Grab merespons kebutuhan sosial dengan memberikan perlindungan bagi hak-hak *driver* yang dirugikan. Meskipun *driver* tidak bisa menuntut konsumen langsung, pra *driver* dapat melaporkan masalah tersebut kepada *platform*, yang kemudian memberikan sanksi kepada konsumen yang melakukan penipuan. Hal ini menunjukkan bahwa hukum tidak hanya berfungsi sebagai prosedural, tetapi juga merespons masalah sosial, sambil mempertahankan perjanjian kemitraan antara *platform* dan *driver*. (Nonet & Selznick, 2018)

Platform Grab telah menerapkan perlindungan hukum represif dengan merinci tanggung jawab para pihak dalam perjanjian kemitraan dan ketentuan penggunaan aplikasi. Sebagai upaya preventif, Grab menyediakan opsi pembayaran non-tunai dan fitur komunikasi untuk meminimalisir risiko penipuan. (Andi Setiawan, 2022) Namun, *platform* Grab belum memiliki mekanisme pencegahan yang spesifik untuk mencegah terjadinya pesanan fiktif. Upaya yang dapat dilakukan oleh *driver* secara mandiri masih menghadapi kendala dalam menuntut secara langsung konsumen yang merugikan para *driver*, sehingga diperlukan adanya mekanisme perlindungan yang lebih efektif, pihak *platform* Grab sebagai penyedia layanan juga memiliki peran penting dalam mengatasi permasalahan ini.

Driver Grab yang mengalami pesanan fiktif dapat menuntut pihak konsumen atas kerugian yang dialami dengan melampaui dapat menggugat secara perdata kepada konsumen apabila *driver* merasa haknya tidak terpenuhi dengan nominal yang cukup tinggi. Gugatan tersebut dapat berdasarkan Pasal 1267 KUHPerdata Pihak yang dirugikan memiliki opsi untuk mengajukan tuntutan pembatalan persetujuan disertai dengan penggantian kerugian atau biaya bunga. (Lubis, 2022) Selain itu, Pasal 5 huruf b dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen juga mengharuskan konsumen untuk beritikad baik dalam setiap transaksi, artinya mereka harus membayar sesuai dengan pesanan yang diterima. Jika konsumen tidak memenuhi kewajiban tersebut, *driver* berhak untuk menuntut ganti rugi atas kerugian yang timbul, yang bisa dianggap sebagai wanprestasi. (Narida, 2021).

Tindakan pesanan fiktif oleh konsumen terhadap *driver* Grab juga dapat dianggap sebagai tindak pidana penipuan. Berdasarkan Pasal 35 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2024 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik, perbuatan hukum yang dilakukan oleh pelaku melalui tindakan pesanan fiktif telah memenuhi semua unsur tindak pidana sebagaimana diatur dalam pasal tersebut. Tindakan ini mencakup niat jahat untuk menipu dengan cara menyalahgunakan sistem yang ada untuk merugikan pihak lain, dalam hal ini, para *driver* Grab yang menjadi korban (Baehaki & Hipan, 2022)

Diketahui dari hasil wawancara dengan para *driver* di Banyumas, pihak *platform* Grab memberikan perlindungan dengan cara menyediakan layanan penggantian uang atau *reimbursement* pada masing-masing akun *driver* yang mengalami pesanan fiktif. Hal tersebut tercantum dalam perjanjian yang dibuat oleh *platform* Grab pada Pasal 11.3 pada syarat dan ketentuan umum penjual juga mengatur mengenai *platform* Grab tidak menjamin layanannya akan bebas dari kesalahan, tetapi akan mengambil upaya wajar untuk menyelesaikan masalah. (Grab, 2024b) *Driver* harus menyerahkan pesanan tersebut ke panti asuhan dan mengunggah foto sebagai syarat atau bukti adanya pesanan fiktif yang dialami. (Wawancara) Hal ini kerap membuat *driver* merasa enggan, terutama jika jumlah pesanan yang dibeli hanya sedikit, dengan nominal kurang dari Rp50.000 (lima puluh ribu rupiah), sementara di panti asuhan terdapat banyak anak yatim piatu. Akibatnya, banyak *driver* yang memilih menanggung sendiri kerugian dialami dengan mengonsumsi sendiri makanan yang di pesan oleh konsumen yang tidak beritikad baik. Selain itu, para *driver* juga mengeluhkan terkait proses pencairannya yang dianggap cukup rumit. (Wawancara). Perlindungan terhadap *driver* Grab yang mengalami pesanan fiktif, mekanisme penggantian berupa *reimbursement* dari *platform* Grab mencerminkan upaya untuk memberikan keadilan sebagaimana dijelaskan oleh teori keadilan John Rawls. Menurut Rawls, prinsip keadilan sosial harus memberikan perhatian khusus kepada kelompok yang paling rentan, yaitu pada para *driver* Grab yang berada dalam posisi kurang menguntungkan karena mengalami kerugian akibat pesanan fiktif. (Elsy Amanda Virginila, 2024)

Berdasarkan uraian di atas adanya perlindungan hukum terhadap *driver* Grab dilakukan melalui upaya mandiri oleh *driver* Grab yang mengalami pesanan fiktif dengan menuntut pihak konsumen atas kerugian yang dialami dengan melaporkan kepada *platform* Grab terlebih dahulu sesuai dengan prosedur yang ditentukan oleh *platform* Grab. Selain melalui upaya mandiri, pihak *platform* Grab menyediakan layanan penggantian uang atau *reimbursement* dapat menjadi solusi dalam menangani kasus order fiktif yang dialami oleh *driver* Grab akibat ulah pihak yang tidak bertanggung jawab. Hal tersebut tidak dapat dianggap sebagai solusi yang efektif karena sampai saat ini masih banyak *driver* yang mengalami pesanan fiktif dan mengeluh terkait proses pencairan ganti kerugian yang cukup rumit apabila nominalnya di atas Rp 50.000 (lima puluh ribu rupiah). *Platform* Grab perlu melakukan evaluasi terhadap layanan yang tersedia terutama pada layanan GrabFood yang kerap dimanfaatkan untuk tindakan pesanan fiktif oleh pelaku yang sekaligus berperan sebagai penyedia dan pengguna jasa aplikasi Grab. Keberadaan regulasi yang jelas dan langkah preventif yang tegas dari pihak Grab, seperti penguatan sistem pembayaran non-tunai dan mekanisme deteksi penipuan, dapat menjadi solusi efektif untuk mengurangi risiko kerugian bagi *driver*. Selain itu, pemerintah juga memiliki peran penting dalam menetapkan

kebijakan yang mendukung perlindungan hukum bagi para pekerja lepas, termasuk *driver* Grab. Adanya sinergi antara pihak *platform*, pemerintah, dan masyarakat, diharapkan hak-hak pengemudi dapat lebih terjamin, menciptakan lingkungan kerja yang adil dan aman di era digital ini.

IV. KESIMPULAN

Hubungan hukum antara *driver* Grab dan *platform* Grab pada era ekonomi gig di Kabupaten Banyumas secara formal merupakan hubungan kemitraan yang timbul karena adanya perjanjian kemitraan yang menimbulkan hak dan kewajiban yang seimbang bagi masing-masing pihak. Apabila dilihat pada Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2021 tentang Pengembangan Ekonomi Kreatif *driver* Grab statusnya masuk dalam jenis pekerja lepas dengan sistem pola kemitraannya menggunakan sistem bagi hasil yang diatur dalam pasal 4 dan pasal 33. Pada praktiknya hubungan kemitraan antara *driver* dengan *platform* Grab lebih terlihat seperti hubungan kerja karena adanya unsur-unsur hubungan kerja serta adanya hubungan seperti atasan dan bawahan. Sehingga terkesan merupakan kemitraan semu.

Perlindungan hukum bagi *driver* Grab yang mengalami pesanan fiktif dalam layanan GrabFood di era Gig economy di Kabupaten Banyumas dapat dilakukan oleh *driver* Grab melalui upaya mandiri dengan melaporkan kepada *platform* Grab atas Tindakan pesanan fiktif yang dilakukan oleh pihak konsumen sesuai dengan prosedur yang ditentukan oleh *platform* grab. Selain itu *platform* Grab telah memberikan perlindungan kepada *driver* melalui layanan penggantian uang atau *reimbursement*, sesuai dengan perjanjian antara *platform* Grab dan *driver* pada pasal 11.3 mengatur mengenai *platform* Grab tidak menjamin layanannya akan bebas dari kesalahan, tetapi akan mengambil upaya wajar untuk menyelesaikan masalah. Upaya tersebut masih belum dianggap efektif karena sampai saat ini masih banyak terjadi pesanan fiktif yang dialami oleh para *driver*. Perlunya adanya Upaya perlindungan baik secara preventif maupun represif yang lebih efektif dari pihak *driver*, *platform* maupun pemerintah dengan melalui mekanisme pencegahan yang lebih efektif dan regulasi yang lebih jelas terkait pesanan fiktif dalam menciptakan kebijakan yang mendukung perlindungan hukum bagi *driver*.

REFERENSI

Journal article

- Agung Febrianto, A., Muhsin Syafingi, H., & Suharso. (2023). Efektivitas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat dalam Mewujudkan Keselamatan dan Keamanan di Magelang. *Borobudur Law And Society Journal*, 2(1), 1–8. <https://doi.org/https://doi.org/10.31603/9940>
- Amin, M., & Bhismoadi Tri Wahyu Faizal. (2021). Kedudukan Mitra Pengemudi Ojek Online dalam Perjanjian Kemitraan (Studi Kasus Akuisisi Uber oleh Grab). *Al-Huquq: Journal of Indonesian Islamic Economic Law*, 3(1), 1–13. <https://doi.org/10.19105/alhuquq.v3i1.4315>
- Ani Linta Sari, Ardhia Pramesty Regita Cahyani, & Yolanda Naomi Martdina. (2024). Peran Teknologi Terhadap Transformasi Sosial Dari Ojek Konvensional Ke Ojek Online. *TUTURAN: Jurnal Ilmu Komunikasi, Sosial Dan Humaniora*, 2(3), 160–171. <https://doi.org/10.47861/tuturan.v2i3.1080>
- Asmadi, E. (2019). Regulasi Mandiri Transportasi Online Dalam Pembayaran Pesanan Makanan Atas Konsumen Yang Ingkar Janji. *DE LEGA LATA: Jurnal Ilmu Hukum*, 4(1), 103–118. <https://doi.org/10.30596/dll.v4i1.3164>
- Ayu, A. P., & Dalimunthe, N. (2023). Pengaruh Perubahan Teknologi Terhadap Regulasi Hukum Ketenagakerjaan. *Innovative: Journal Of Social Science Research*, 3(2), 5785–5796. <https://doi.org/https://doi.org/10.31004/innovative.v3i2.901>
- Ayunita, Y., Yahanan, A., & Syaifuddin, M. (2019). Perlindungan Hukum Terhadap Pengemudi Taksi (Mitra) Berbasis Online Pada Pt. Grab Indonesia. *Lex LATA*, 1(1).

- <https://doi.org/10.28946/lexl.v1i1.263>
- Baehaki, K., & Hipan, M. M. (2022). Perlindungan Hukum *Driver*Ojek *Online* Terhadap Orderan FiktifKonsumen PadaTransaksi Elektronik *Food and Shop*. *Jurnal Media Hukum*, 10(10), 14–27. <https://doi.org/https://doi.org/10.59414/jmh.v12i2.728>
- Catur J S, D., Heriyandi, Poerwanto, H., Hutasoit, J., Anam, K., & Wiyono, B. (2020). Perlindungan Hukum Terhadap Kesejahteraan Pekerja Melalui Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja. *Lex Specialis*, 1(2), 178–188.
- Dian Aditya Arif, Rahmatul Hidayati, H. L. A. (2022). Perlindungan Hukum Terhadap Mitra *Driver* Gojek dalam Transaksi *Online* Orderan Fiktif. *Dinamika*, 28.
- Faldi Rumasoreng, Theresia Louize Pesulima, R. F. S. (2023). Perlindungan Hukum Bagi Pengemudi *Online* Yang Mengalami Kerugian Akibat Orderan Fiktif Pada Layanan GrabFood. *Pattimura Law Study*, 1, 383–393. <https://doi.org/https://doi.org/10.47268/palasrev.v1i2.11784>
- Hanivan, H., & Rakhmawan, S. A. (2023). *Gig economy* During Pandemic in East Java. *East Java Economic Journal*, 7(1), 69–89. <https://doi.org/10.53572/ejavec.v7i1.88>
- Hilman, S., Tambunan, J., Adiyanta, S., Azhar, M., Studi, P., Hukum, S., Hukum, F., Diponegoro, U., & Semarang, K. (2024). Hubungan Kemitraan bagi Mitra *Driver Online* Antara Indonesia dan Inggris di Era *Gig economy*: Studi Komparasi. *Jurnal Kewarganegaraan*, 8(1), 845–853. <https://doi.org/https://doi.org/10.31316/jk.v8i1.6416>
- I Komang Dananjaya, Ni Kadek Ayu Sri Undari, & I Made Halmadiningrat. (2024). Reformulasi Hubungan Kerja bagi *Driver Online*: Analisis Kekosongan Hukum untuk Mengkonstruksi Pekerjaan yang Layak. *Jurnal Yustika: Media Hukum Dan Keadilan*, 26(01), 58–72. <https://doi.org/10.24123/yustika.v26i01.6140>
- Izzati, N. R. (2022). Ketidakseimbangan Kewajiban Para Pihak dalam Regulasi Ojek *Online*: Distorsi Logika Hubungan Kemitraan Ekonomi Gig. *Undang: Jurnal Hukum*, 5(2), 325–356. <https://doi.org/10.22437/ujh.5.2.325-356>
- Latri, A. A., Riyanto, R. K., Firdaus, M. B., Gaung, M., & Arjuna, S. (2024). Hak Pekerja di Era *Gig economy*: Perlindungan Hukum Bagi Pekerja Lepas dan Kontrak. *Media Hukum Indonesia (MHI)*, 2(2), 375. <https://doi.org/https://doi.org/10.5281/zenodo.11770885>
- Lubis, R. S. J. (2022). Tanggung Jawab Perusahaan Penyedia Layanan Transportasi *Online* Terhadap Kerugian *Driver* Akibat Adanya Orderan Fiktif. *Indonesian Journal of Law*, 1(1), 32–41. <https://doi.org/https://ijolaw.web.id/index/index.php/ijolaw/article/view/4>
- Made Sinthia Sukmayanti, & I Made Sudirga. (2022). Perlindungan Hukum Terhadap *Driver* Ojek *Online* Yang Mengalami Kerugian Akibat Tindakan Konsumen Yang Melakukan Pesanan Fiktif. *Synotic Law: Jurnal Ilmu Hukum*, 1(3), 177–185. <https://doi.org/10.56110/sl.v1i3.16>
- Mahaputra, I. B. G. A., Putra, I. M. A. M., & Mandasari, I. A. C. S. (2023). Perlindungan Hukum Kemitraan Ojek Online dengan *Driver* Pasca Diberlakukannya Undang-undang Cipta Kerja. *Kertha Wicaksana*, 17(2), 114–122. <https://www.ejournal.warmadewa.ac.id/index.php/kertawicaksana/article/view/7582>
- Maria, A. (2019). Aspek Hukum Transportasi Berbasis Aplikasi Dalam Perspektif Hukum Indonesia. *Jurnal Bina Mulia Hukum*, 3(2), 176–187. <https://doi.org/10.23920/jbhm.v3n2.14>
- Mas, P., Agusmidah, A., & Ningsih, S. (2022). Studi Komparasi Hubungan Kerja Non-Standard Dependent Self Employment dalam Hukum Ketenagakerjaan di Indonesia dan Hukum Inggris Pada Era *Gig economy*. *Mahadi: Indonesia Journal of Law*, 1(2), 181–199. <https://doi.org/10.32734/mah.v1i2.9024>
- Muklis. (2023). Analisis Ganti Kerugian Berdasarkan Perspektif Hukum Perdata. *Iuris Studia: Jurnal Kajian Hukum*, 4(1), 8. <https://doi.org/https://doi.org/10.55357/is.v4i1.326>
- Ningtyas, W. J. A., & Suharto, M. A. (2024). Akibat Orderan Fiktif Pada Layanan Gofood Dan Gomart. *Kabilah: Journal of Social Community*, 9(14), 116–128. <https://www.ejournal.iainata.ac.id/index.php/kabilah/article/view/333>
- Putri, H. S., & Diamantina, A. (2019). Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan Dan

- Keamanan Pengemudi Ojek Online Untuk Kepentingan Masyarakat. *Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia*, 1(3), 392–403. <https://doi.org/10.14710/jphi.v1i3.392-403>
- Ramadhan, A., Holyness N Singadimedja, & Rr. Janti Surjanti. (2022). Tanggung Jawab Penyedia Platform terhadap Pekerja Gig (Gig Worker) dalam Hubungan Kemitraan atas Wanprestasi Pembeli Ditinjau dari Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. *Padjadjaran Law Review*, 10(2). <https://doi.org/10.56895/plr.v10i2.1025>
- Rizkidarajat, W., Puspaningtyas, I. H., Romauli, N., & Maharani, A. P. (2023). Contextualization of Risk Society in the Reality of Digital Work in Purwokerto, Central Java, Indonesia. *Revista Nuestramerica*, 1(1), 1–22. <https://www.jstor.org/stable/48762396>
- Roeseno, D. S., & Sobirin, A. (2023). Studi Fenomenologi Stres Kerja Driver Grab: Sebab, Respon dan Konsekuensi. *Selekta Manajemen: Jurnal Mahasiswa Bisnis & Manajemen*, 02(04), 31–50. <https://journal.uui.ac.id/selma/article/view/30184%0Ahttps://journal.uui.ac.id/selma/article/download/30184/15654>
- Romli, R. P. (2022). Hubungan Hukum Antara Driver Dengan Perusahaan Berbasis Aplikasi Studi Perbandingan Negara Indonesia Dengan Negara Bagian California Amerika Serikat. *Jurnal Perspektif Hukum*, 134–142.
- Samiar, Arsyad, & Hasan, U. (2019). Transportasi Ojek Daring Berbasis Aplikasi Dilihat Dari Peraturan Perundang-Undangan Indonesia. *Inovatif*, XII, 31–43.
- Santoso, B., Hitaningtyas, R. D. P., & Nugroho, S. S. P. (2023). Karakteristik Hubungan Hukum Antara Pengemudi Ojek Online Dan Perusahaan Aplikasi. *Masalah-Masalah Hukum*, 52(2), 174–186. <https://doi.org/10.14710/mmh.52.2.2023.174-186>
- Sarumpaet, M. I., Harahap, H. H., & Lubis, F. (2024). Peran Politik Hukum dalam Pembangunan Hukum Progresif di Indonesia. *Innovative: Journal Of Social Science Research*, 4, 3995–3996. <https://doi.org/https://doi.org/10.31004/innovative.v4i4.12848>
- Shiddieqi Pasha Ramadhany, A., & Indi Nuroni. (2023). Tinjauan Hukum Terhadap Karakteristik Perjanjian Antara Driver Gojek Dengan Konsumen. *Jurnal Hukum Dan Keadilan*, 12(1), 64–78. <https://doi.org/10.56943/judiciary.v12i1.146>

Book References

- Hernawan, A., Novianto, A., & Wulansari, A. D. (2024). *Kemitraan Semu dalam Ekonomi Gig di Indonesia: Analisis Terhadap Kondisi Pekerja Berstatus Mitra*. IGPA Press.
- Keban, Y. T., Hernawan, A., & Novianto, A. (2021). *Menyoal Kerja Layak dan Adil dalam Ekonomi Gig di Indonesia*. IGPA Press.
- Miles, M. B., Penerjemah, A. M. H. ;, & Tjetjep Rohendi ; pendamping, M. (1992). *Analisis data kualitatif : buku sumber tentang metode metode baru*. UI Press.
- Nonet, P., & Selznick, P. (2018). *Hukum responsif*. Nusa Media.
- Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji. (1986). *Pengantar Penelitian Hukum*. Rajawali Press.
- Willy Farianto. (2019). *Pola Hubungan Hukum Pemberi Kerja dan Pekerja: Hubungan Kerja Kemitraan dan Keagenan* (1st ed.). Sinar Grafika.

Conference Proceeding References

- Sihombing, R. S. T., Handoko, M., & Joellen, R. C. (2024). Analisis Kualitas Kerja Pekerja Gig di Jawa Barat: Tinjauan Berbasis Data Sakernas Agustus 2019-2022. *Proceedings of National Conference West Java Economic Society (WJES)*, 1, 4. <https://wjes.or.id/prosiding/index.php/cfp/article/view/24>

Dissertation or Thesis References

- Andi Setiawan. (2022). *Perlindungan Hukum Bagi Driver Grabfood Terhadap Orderan Fiktif Ditinjau Dari Hukum Perdata Sebagai Tindakan Wanprestasi*. Universitas Bhayangkara Surabaya.
- Elsy Amanda Virginila. (2024). *Perjanjian Kemitraan Kerja Antara Driver (Gojek) Dengan Pt*.

Goto Gojek Tokopedia Tbk. UIN Syarif Hidayatullah Jakarta.

Maolana Nur Insan. (2022). *Perlindungan Hukum Bagi Driver Grab Pada Pembatalan Sepihak Oleh Konsumen Dalam Transaksi Grabfood Pt. Grab Teknologi Indonesia Perspektif Hukum Islam Dan Hukum Positif.* UIN SYARIF HIDAYATULLAH.

Webpage on a Website References

Grab. (n.d.). *Ada pemotongan dana pada saldo Dompot Tunai, Kredit atau OVO Saya.* Retrieved December 27, 2024, from Setiap Mitra Pengemudi yang menerima tugas akan dikenakan potongan komisi sebesar 20%25 dari total tarif. Pemotongan ini dilakukan secara otomatis dengan mengurangi saldo pada dompet kredit Anda setiap kali pekerjaan diterima.

Grab. (2024a). *Ketentuan Layanan dan Kebijakan.* <https://www.grab.com/id/terms-policies/transport-delivery-logistics/>

Grab. (2024b). *Syarat dan Ketentuan Umum Penjual.* <https://www.grab.com/id/merchant/food/merchant-terms/>