



ALSA LEGAL WRITINGS

STATUS DAN PERLINDUNGAN HUKUM *DRIVER* OJEK ONLINE SEBAGAI PEKERJA SEKTOR INFORMAL

alsalcunhas.org



ALSA LC UNHAS
2024/2025 PERIOD

**Status dan Perlindungan Hukum *Driver* Ojek Online
sebagai Pekerja Sektor Informal**

Oleh: Muhammad Rafif Ziyadatullah dan Alya Malikha Tahir

**BAB I
PENDAHULUAN**

A. Latar Belakang

Bekerja merupakan salah satu hak fundamental setiap individu untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Hak ini dijamin dalam Pasal 27 ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD NRI Tahun 1945), yang menyatakan bahwa "Setiap warga negara berhak memperoleh pekerjaan dan penghidupan yang layak sesuai dengan prinsip kemanusiaan". Jaminan ini diperkuat lagi oleh Pasal 28D ayat (2), yang menyebutkan bahwa "Setiap orang memiliki hak untuk bekerja serta mendapatkan imbalan dan perlakuan yang adil dan layak dalam hubungan kerja." Berdasarkan hal tersebut, masyarakat memiliki hak untuk mendapatkan kesempatan dan lapangan kerja yang layak dengan tujuan menyokong kebutuhan hidup dan kesejahteraan. Namun, berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) mencatat bahwa jumlah pengangguran terbuka di Indonesia pada Februari 2025 mencapai 7,28 juta orang, hal ini menunjukkan jumlah angkatan kerja yang tidak terserap oleh lapangan kerja yang ada.¹

Salah satu faktor yang menyebabkan tingginya angka pengangguran adalah karena terbatasnya lapangan kerja yang berujung pada meningkatnya angka kemiskinan di Indonesia. Permasalahan tersebut mendorong masyarakat untuk beralih mencari pekerjaan pada sektor informal, salah satu bentuk pekerjaan informal tersebut dikenal dengan fenomena *gig economy* yang saat ini menjadi pasar tenaga kerja dengan minat yang tinggi dari pekerja di Indonesia bahkan seluruh dunia. *Gig economy* merupakan suatu proses cara kerja ekonomi berbasis *platform* yang memanfaatkan internet dan bersumber pada potensi individu untuk meraih upah sekaligus memiliki otonomi dan kekuasaan untuk menyusun dan menentukan jadwal serta tempat untuk bekerja.²

¹ Annisa Febiola, 'BPS: Jumlah Pengangguran Naik Jadi 7,28 Juta Orang per Februari 2025' (Tempo.co, 2025) <https://www.tempo.co/ekonomi/bps-jumlah-pengangguran-naik-jadi-7-28-juta-orang-per-februari-2025-1344338> accessed 23 July 2025.

² Arianne Renan Barzilay and Anat Ben-David, 'Platform Inequality: Gender in the *Gig-Economy*' (2017) SSRN Electronic Journal. [396]

Melalui pengertian tersebut, kita dapat melihat bahwa teknologi memainkan peran penting dalam menciptakan lapangan kerja baru bagi masyarakat di berbagai sektor industri.

Salah satu industri yang menciptakan minat besar masyarakat Indonesia ialah Industri transportasi. Industri transportasi di negara Indonesia telah mengalami transformasi besar sebagai hasil dari kemajuan teknologi digital, terutama dengan munculnya perusahaan ojek online seperti Gojek, Grab, dan Maxim yang telah menciptakan ekosistem kerja baru yang fleksibel dan berbasis teknologi. Layanan ini memungkinkan jutaan orang untuk bekerja, terutama bagi mereka yang bekerja di sektor informal, selain memudahkan mobilitas masyarakat. *Gig Economy* menjadi fenomena di dunia pekerjaan, dimana karyawan bergantung pada *platform* digital untuk mendapatkan pekerjaan sehingga menjadi komponen penting dari ekonomi informal Indonesia. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS), Ojek Online (ojol) menjadi sektor informal dengan penyumbang lebih dari 60% tenaga kerja nasional.³

Meskipun pekerjaan ini terkesan mudah untuk dilakukan namun, *driver* ojol sangat rentan menghadapi masalah hukum yang kompleks. Status *driver* ojol yang tidak termasuk dalam definisi karyawan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan mengakibatkan mereka tidak memperoleh perlindungan hukum yang memadai. Hubungan kerja yang terjalin antara *driver* dengan *platform* penyedia layanan lebih banyak bersifat hubungan kemitraan atau kontrak kerja independen daripada hubungan kerja formal. Hal ini berarti *driver* tidak memiliki status sebagai pekerja tetap yang berhak atas perlindungan hukum seperti upah minimum, jaminan sosial, cuti, dan perlindungan keselamatan kerja. Ketidakjelasan status ini menimbulkan ketidakpastian hukum yang serius dan berpotensi memunculkan eksploitasi terhadap pekerja di sektor informal. Lebih jauh, karakteristik pekerjaan berbasis *platform* digital yang mengandalkan algoritma dan kontrak digital menambah kompleksitas pengaturan hubungan kerja karena tidak semua aspek pekerjaan dapat dengan mudah diklasifikasikan sesuai kerangka hukum ketenagakerjaan.

Pemerintah seharusnya mengambil langkah konkret dengan mengembangkan dan mendorong regulasi khusus yang secara eksplisit mengatur pekerja di sektor informal dan ekonomi *gig*, termasuk *driver* ojol. Regulasi tersebut harus mampu memberikan kepastian hukum yang jelas, perlindungan hak-hak dasar pekerja, serta

³ Danner Sagala, *Belajar dari Covid-19: Perspektif Teknologi dan Pertanian, Implikasi bagi Pekerja Informal seperti Ojol* (2020). [12].

jaminan sosial yang memadai, yang disesuaikan dengan karakteristik fleksibilitas dan ketidakpastian dalam hubungan kerja berbasis *platform*.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana status hukum *driver* ojek online menurut perspektif hukum ketenagakerjaan di Indonesia?
2. Apa saja bentuk perlindungan hukum yang seharusnya diberikan kepada *driver* ojek online sebagai pekerja sektor informal?
3. Bagaimana urgensi pembaharuan hukum agar menjamin hak-hak *driver* ojek online lebih adil dan setara?

BAB II

PEMBAHASAN

A. Status Hukum *Driver* Ojek Online Menurut Perspektif Hukum Ketenagakerjaan di Indonesia

Ojek adalah sarana transportasi darat yang menggunakan kendaraan roda dua (sepeda motor) dengan berplat hitam, untuk mengangkut penumpang dari satu tujuan ke tujuan lainnya dengan menarik bayaran. Ojek melayani rute perjalanan sesuai permintaan penumpang. Pada dasarnya, ojek daring memiliki fungsi yang sama dengan ojek pada umumnya, hanya saja pelaksanaannya dilakukan secara terintegrasi dengan teknologi internet melalui aplikasi seperti Go-Jek. Menurut definisi J.S. Badudu dan Sutan Mohammad Zain dalam kamus umum bahasa Indonesia, ojek adalah sepeda motor yang dijadikan sebagai kendaraan umum untuk mengantar penumpang ke tujuan yang diinginkan. Layanan ojek beroperasi sesuai dengan rute perjalanan yang diminta oleh penumpang. Dengan demikian, ojek termasuk dalam kategori moda paratransit, yaitu jenis angkutan yang jadwal dan rutenya tidak tetap melainkan disesuaikan berdasarkan kebutuhan penumpang.⁴

Hukum ketenagakerjaan di Indonesia masih mempertimbangkan status hukum pengemudi ojol karena model bisnis *platform* digital sulit dibedakan antara pekerjaan tetap dan pekerjaan mandiri. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan (UU Ketenagakerjaan) Pasal 1 ayat (15) hubungan kerja adalah hubungan antara pengusaha dan pekerja yang melibatkan elemen pekerjaan, upah, dan perintah. Namun, berdasarkan Pasal 1601–1617 dari Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata), yang mengakui kesetaraan antar pihak, perusahaan seperti Gojek dan Grab mengklasifikasikan driver sebagai mitra.⁵ Realitasnya, *platform* memiliki kontrol yang signifikan melalui algoritma yang mengatur penugasan order, evaluasi kinerja melalui rating, dan bahkan pemutusan akses akun secara sepihak. Hal tersebut menunjukkan adanya elemen subordinasi yang mirip dengan hubungan majikan-karyawan.⁶ Dalam kasus ini, *driver* memenuhi syarat sebagai pekerja tetapi tidak dianggap sebagai karyawan formal.

⁴ J. S. Badudu and Sutan Mohammad Zain, *Kamus Umum Bahasa Indonesia* (PT Intergraphic 1994). [48].

⁵ William Oey, 'Misklasifikasi Hubungan Kerja Pengemudi Ojek Online Platform Worker di Indonesia' (2024) *Journal Unpar*. [5].

⁶ Richard Jatimulya Alam Wibowo, 'Urgensi Pembaharuan Hukum Ketenagakerjaan Indonesia Untuk Mengakomodasi Perlindungan Hubungan Kemitraan' (2023) *Jurnal Ketenagakerjaan*. [8].

Karena tidak memiliki kontrak kerja tetap, jam kerja yang fleksibel tetapi tidak terjamin, dan pendapatan yang bergantung pada jumlah order⁷, *driver* ojol termasuk dalam kategori pekerja sektor informal. Menurut Keputusan Mahkamah Agung Nomor 143/Pdt.Sus-PHI/2020, status kemitraan bisa dianggap sebagai hubungan kerja jika ada unsur upah, seperti insentif, dan perintah, seperti aplikasi, sehingga *driver* berhak mendapatkan perlindungan ketenagakerjaan, seperti upah minimum dan jaminan sosial.⁸ Namun, putusan ini belum bisa diterapkan karena perusahaan *platform* sering menghindari tanggung jawab mereka berkat klausul dalam perjanjian yang lebih menguntungkan mereka. Kasus serupa terjadi di Amerika Serikat, seperti kasus *Uber vs driver*, menunjukkan kecenderungan pengadilan untuk mengakui status pekerja untuk memberikan perlindungan minimum. Ini bisa dilihat dari sudut pandang global.⁹ Tidak ada peraturan khusus di Indonesia yang melindungi *driver* ojol dari eksploitasi, seperti pengurangan insentif sepihak atau risiko kecelakaan tanpa kompensasi yang memadai. Sehingga status hukum *driver* ojol dalam hukum ketenagakerjaan belum memiliki kejelasan yang pasti di mata hukum, hal ini tentu saja membawa kekhawatiran banyak *driver* karena hak-hak dasar ketenagakerjaannya bisa saja berubah atau diputuskan secara sewenang-wenang

Oleh karena itu, redefinisi status hukum *driver* ojol diperlukan agar sesuai dengan gaya kerja modern dan perkembangan zaman. Hal ini sejalan juga dengan Pasal 28D ayat (2) yang menjamin hak pekerja dengan imbalan dan perlakuan yang adil dalam hubungan kerja dengan menjamin perlindungan dasar hak kerjanya, menghindari eksploitasi dan kepastian hukum, memberikan jaminan perlindungan dan juga kesehatan bagi pekerja, serta mengimplementasikan kepastian dan keadilan hukum.

B. Bentuk Perlindungan Hukum yang Seharusnya Diberikan kepada *Driver* Ojek Online sebagai Pekerja Sektor Informal

Perlindungan hukum tenaga kerja diatur dalam UU Ketenagakerjaan yang berlaku bagi tenaga kerja pada sektor formal. Status hukum dari *driver* ojol sendiri sebagai mitra dari perusahaan sehingga berdasarkan hal tersebut *driver* ojol tidak

⁷ Arif Novianto, *Menyoal Kerja Layak dan Adil dalam Ekonomi Gig di Indonesia* (IGPA Press 2021). [10].

⁸ Akhdan Adityo Latri, Rajwa Khaicirinu Riyanto, Muhammad Bintang Firdaus and Muhammad Gaung Syah Arjuna, 'Hak Pekerja Di Era *Gig* Economy: Perlindungan Hukum Bagi Pekerja Lepas dan Kontrak' (2024) Media Hukum Indonesia. [45].

⁹ Theresa Devasahayam, 'Exploring the Nexus Between Technologies and Human Rights in *Gig* Economy' (2020). [20].

memiliki *legal standing* untuk menuntut hak-hak dalam UU Ketenagakerjaan. Namun, pada umumnya hal-hal tersebut haruslah dituangkan dalam perjanjian kemitraan antara mitra dalam hal ini *driver* ojol dengan perusahaan mitra. Tetapi perjanjian tersebut tetap membutuhkan perlindungan hukum yang lengkap untuk menjamin hak-hak dasar *driver* karena mereka adalah pekerja sektor informal dalam *gig economy* yang rentan terhadap ketidakpastian, berikut ini adalah bentuk perlindungan utama yang seharusnya diberikan:

1. Jaminan Sosial Ketenagakerjaan: *Driver* harus menjadi anggota program BPJS Ketenagakerjaan dan Kesehatan, yang mencakup asuransi kecelakaan kerja, hari tua, kematian, dan pesangon. Menurut Pasal 2 Ayat (1) Keputusan Menteri Tenaga Kerja No. KEP-150/1999 tentang pembagian tanggung jawab jaminan sosial, kontribusi BPJS biasanya ditanggung sepenuhnya oleh *driver*.¹⁰ Karena jam kerja *driver* sering melebihi 12 jam sehari, *platform* harus berbagi biaya kontribusi untuk memastikan akses kesehatan dan pensiun yang layak.¹¹
2. Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3): Pasal 86 UU Ketenagakerjaan menjamin bahwa semua pekerja memiliki lingkungan kerja yang aman, tetapi *driver* ojol sering diabaikan karena status mitra mereka. Perlindungan K3 mencakup penyediaan peralatan pelindung diri seperti helm dan masker, peraturan jam kerja maksimal untuk mencegah kelelahan, dan asuransi tambahan untuk risiko kecelakaan lalu lintas, yang meningkat karena tekanan kerja, menurut data Kementerian Kesehatan.¹² *Platform* dapat menerapkan pengawasan kesehatan melalui aplikasi yang mengidentifikasi gejala kelelahan.
3. Hak ekonomi dan negosiasi: *Driver* berhak mendapatkan upah yang layak, termasuk upah minimum regional (UMR), serta kompensasi atas kerugian, seperti pesanan yang tidak nyata, dan memiliki hak untuk mendirikan serikat pekerja agar bisa bernegosiasi mengenai upah dan kondisi kerja. Peraturan Menteri Perhubungan No. 12 Tahun 2019 memberikan manfaat kecelakaan dasar, tetapi tidak melindungi terhadap algoritma diskriminatif, seperti

¹⁰ Aulia Rahmawati, Shanti Darmasuti, Lutfiny Putri, 'Jaminan Sosial Ketenagakerjaan di Sektor Platform Digital Transportasi: Prioritas dan Agenda ke Depan' (2022). [7].

¹¹ Leliana A. TS Nggoli 'Urgensi Perlindungan Hukum Bagi Mitra Ojol (Maxim) Sebagai Pekerja Informal' (2024). J-CEKI, [22]

¹² Danner Sagala, *Op, Cit.*[18].

penurunan rating yang memengaruhi pendapatan, atau upah tetap.¹³ Selain itu, dalam menangani kasus seperti pembatalan pesanan secara sepihak, sopir harus diberikan akses ke mekanisme penyelesaian sengketa yang adil.

Dengan pengawasan yang ketat dari pemerintah dan peningkatan kesadaran hukum bagi driver diharapkan dapat meningkatkan pemahaman mereka tentang hak-hak mereka, perlindungan ini perlu dimasukkan ke dalam kerangka regulasi ekonomi kerja sebagai salah satu pemberdayaan yang menjamin keadilan pekerja di era ekonomi digital.

C. Urgensi Pembaharuan Hukum agar Menjamin Hak-Hak *Driver* Ojek Online Lebih Adil dan Setara

Pembaharuan hukum ketenagakerjaan di Indonesia menjadi sangat mendesak karena UU Ketenagakerjaan saat ini belum mampu mengatasi dinamika *gig economy*, yang menyebabkan celah hukum yang dimanfaatkan *platform* perusahaan untuk menghindari tanggung jawab. Reformasi diperlukan untuk mengklasifikasikan *driver* ojol sebagai pekerja dengan hak setara, termasuk pengakuan hubungan kerja berbasis *platform* dan kewajiban *platform* untuk menyediakan jaminan sosial.¹⁴ Seperti yang ditunjukkan oleh keputusan pengadilan seperti Nomor 143/Pdt.Sus-PHI/PN.Mdn, kesetaraan yang dijamin oleh Pasal 27 ayat (2) UUD 1945 memerlukan penghapusan klasifikasi status.¹⁵ Selain itu, Peraturan Menteri Perhubungan No. 12 Tahun 2019 yang juga memiliki keterkaitan dengan isu *driver* ojol, dianggap memiliki peraturan yang hanya terbatas pada mengatur masalah transportasi dan tidak membahas masalah ketenagakerjaan seperti negosiasi kolektif atau perlindungan data pribadi *driver* algoritma *platform*.¹⁶

Salah satu contoh negara yang telah merancang RUU yang mengatur *gig economy* adalah Malaysia. RUU ini menetapkan definisi pekerja *gig* sebagai warga negara atau penduduk tetap yang menjalin perjanjian kerja berbasis jasa dengan kontrak standar yang adil, baik dengan penyedia layanan berbasis *platform* maupun non-*platform*. Meskipun demikian, status hukum mereka tetap sebagai pekerja lepas (*freelancer*), bukan sebagai pegawai tetap. Salah satu inovasi penting dalam RUU ini

¹³ A Jumiati, H Harun, A Absori and K Wardiono, 'The Legal Protection Policy for Partnerships in Socially Just, Digital-Based Land Transportation Businesses' (2023) 22(3) *Pena Justisia: Media Komunikasi dan Kajian Hukum*. [15].

¹⁴ Richard Jatimulya Alam Wibowo, *Op. Cit.* [12].

¹⁵ Akhdan Adityo Latri, Rajwa Khaicirinu Riyanto, Muhammad Bintang Firdaus and Muhammad Gaung Syah Arjuna, *Op. Cit.* [50].

¹⁶ A Jumiati, H Harun, A Absori and K Wardiono, *Op. Cit.* [18].

adalah pembentukan Majelis Perundingan Tripartit, yang melibatkan unsur pemerintah, perwakilan pekerja *gig*, dan perusahaan *platform*. Forum ini berfungsi sebagai wadah untuk merundingkan standar minimum kontrak, besaran tarif, serta isu-isu lain yang sebelumnya kerap ditentukan secara sepihak oleh pihak *platform*. Di samping itu, RUU ini juga mengamanatkan pembentukan *Gig Workers Tribunal* sebagai lembaga penyelesaian sengketa yang khusus menangani persoalan yang dihadapi pekerja *gig*. Tribunal ini menjadi sarana bagi para pekerja untuk mengajukan keberatan terhadap tindakan-tindakan yang tidak adil, seperti pemutusan kontrak secara sepihak atau perubahan tarif yang dilakukan tanpa pemberitahuan dan persetujuan.¹⁷

Oleh karena itu, Indonesia sebagai negara yang sedari awal juga turut menciptakan sistem dan pekerjaan berbasis ekonomi digital sangat perlu untuk melakukan pembaharuan hukum terhadap regulasi yang mengatur fenomena tersebut. Jika tidak ada reformasi, *driver* ojol yang menghadapi eksploitasi seperti order fiktif hingga menyebabkan kerugian finansial atau pemutusan akses akun tanpa proses hukum yang jelas, terutama di tengah persaingan ketat antar *platform* dan inflasi ekonomi memiliki potensi tidak dapat menyelesaikan sengketa ataupun mendapatkan ketidakadilan.¹⁸ Rekomendasi perubahan sendiri mencakup penggunaan undang-undang khusus mengenai transportasi online yang memperhatikan hak pekerja, seperti verifikasi pengguna pada aplikasi untuk mencegah penipuan, sistem pengaduan yang terhubung langsung dengan Kementerian Ketenagakerjaan, serta hukuman berat bagi *platform* yang melanggar aturan. Partisipasi dalam serikat pekerja ojol sangat penting untuk menjamin bahwa undang-undang yang dirancang telah inklusif. Negara-negara seperti Spanyol, Inggris dan negara ASEAN seperti Malaysia yang telah mengubah hukum ekonomi *gig* untuk mengakui posisi pekerja bisa menjadi contoh bagi Indonesia.¹⁹ Perubahan ini tidak hanya membuat penggunaan kendaraan pribadi lebih adil, tetapi juga diharapkan dapat memberikan perlindungan yang lebih baik bagi para pekerja khususnya para *driver* ojol yang sedari dulu memiliki posisi rentan di mata hukum.

¹⁷ 'RUU Pekerja *Gig* Disahkan jadi UU: Payung Hukum Perlindungan bagi 1,2 Juta Orang' (Hukumonline, 2025) <<https://hukumonline.com/berita/a/ruu-pekerja-gig-disahkan-jadi-uu--payung-hukum-perlindungan-bagi-1-2-juta-orang>> accessed 3 September 2025.

¹⁸ SR Izza, KD Saharani, D Ardiani and ML Fransisca, 'Studi Literatur: Analisis Pengaruh Ragam Karakteristik Pekerja Ekonomi *Gig* terhadap Perekonomian Nasional' (2024) 1(3) Journal of Regional Economics and Development. [30].

¹⁹ Theresa Devasahayam, *Op. Cit.* [25].

BAB III

PENUTUP

A. Kesimpulan

Driver ojol sebagai salah satu bentuk lapangan pekerjaan yang bersifat informal. Dalam hukum ketenagakerjaan status hukum *driver* ojol di Indonesia hingga saat ini masih berada dalam area abu-abu (grey area). Para *driver* tidak dikategorikan sebagai pekerja tetap maupun buruh, melainkan sebagai mitra kerja dalam perjanjian kemitraan dengan perusahaan *platform*. Namun, dalam praktiknya, hubungan kerja tersebut menunjukkan adanya ketergantungan ekonomi dan instruksi yang bersifat hierarkis dari perusahaan kepada *driver*, yang seharusnya dapat memenuhi unsur hubungan kerja sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Ketenagakerjaan.

Kemudian terkait perlindungan hukum yang seharusnya diberikan kepada *driver* ojol sebagai pekerja sektor informal mencakup jaminan sosial, keselamatan kerja, kepastian pendapatan minimum, serta perlindungan terhadap pemutusan hubungan kerja sepihak. Status informal mereka membuat para *driver* tidak memiliki akses penuh terhadap hak-hak dasar ketenagakerjaan, sehingga dibutuhkan regulasi khusus yang mampu menjamin perlindungan yang adil dan komprehensif.

Oleh karena itu, urgensi pembaharuan hukum sangat mendesak untuk dilakukan demi menjamin hak-hak *driver* ojol secara lebih adil dan setara. Negara tidak dapat terus membiarkan celah hukum ini berlangsung, mengingat semakin besarnya jumlah pekerja *gig* di sektor transportasi daring. Pembaharuan hukum dapat dilakukan melalui perumusan undang-undang khusus pekerja *gig* atau dengan merevisi undang-undang ketenagakerjaan agar mampu menjangkau dinamika hubungan kerja di era digital saat ini.

B. Saran

Untuk memperkuat perlindungan hukum para pekerja, disarankan agar pemerintah melakukan langkah konkret untuk membentuk kerangka hukum baru yang mengakomodir segala hak dan kewajiban para pekerja di sektor informal secara jelas. Kemudian untuk perusahaan *platform* juga tetap perlu memperhatikan hak-hak dasar dari pekerja sendiri dan tetap bertanggung jawab secara sosial dan profesional kepada para mitra khususnya para *driver* ojol.

DAFTAR PUSTAKA

Perundang-undangan:

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (Burgerlijk Wetboek) (Kementerian Hukum dan HAM RI 2020).

Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan

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

Jurnal:

Alam Wibowo R J, 'Urgensi Pembaharuan Hukum Ketenagakerjaan Indonesia Untuk Mengakomodasi Perlindungan Hubungan Kemitraan' *Jurnal Ketenagakerjaan* (2023)

Badudu J S and Zain S M, *Kamus Umum Bahasa Indonesia* (PT Intergraphic 1994)

Barzilay A R and Ben-David A, 'Platform Inequality: Gender in the *Gig*-Economy' *SSRN Electronic Journal* (2017)

Izza S R, Saharani K D, Ardiani D and Franssisca M L, 'Studi Literatur: Analisis Pengaruh Ragam Karakteristik Pekerja Ekonomi *Gig* terhadap Perekonomian Nasional' (2024) 1(3) *Journal of Regional Economics and Development*

Jumiati A, Harun H, Absori A and Wardiono K, 'The Legal Protection Policy for Partnerships in Socially Just, Digital-Based Land Transportation Businesses' (2023) 22(3) *Pena Justisia: Media Komunikasi dan Kajian Hukum*

Nggoli L A T S, 'Urgensi Perlindungan Hukum Bagi Mitra Ojol (Maxim) Sebagai Pekerja Informal' (2024) *J-CEKI*

Novianto A, *Menyoal Kerja Layak dan Adil dalam Ekonomi *Gig* di Indonesia* (IGPA Press 2021)

Oey W, 'Misklasifikasi Hubungan Kerja Pengemudi Ojek Online Platform Worker di Indonesia' (2024) *Journal Unpar*

Buku:

Adityo Latri A, Riyanto R K, Firdaus M B and Arjuna M G S, 'Hak Pekerja Di Era *Gig* Economy: Perlindungan Hukum Bagi Pekerja Lepas dan Kontrak' *Media Hukum Indonesia* (2024)

Devasahayam T, 'Exploring the Nexus Between Technologies and Human Rights in *Gig* Economy' (2020)

- Rahmawati A, Darmasuti S and Putri L, 'Jaminan Sosial Ketenagakerjaan di Sektor Platform Digital Transportasi: Prioritas dan Agenda ke Depan' (2022)
- Sagala D, Belajar dari Covid-19: Perspektif Teknologi dan Pertanian, Implikasi bagi Pekerja Informal seperti Ojol (2020)

Artikel Online:

- Febiola A, 'BPS: Jumlah Pengangguran Naik Jadi 7,28 Juta Orang per Februari 2025' Tempo.co (2025) <https://www.tempo.co/ekonomi/bps-jumlah-pengangguran-naik-jadi-7-28-juta-orang-per-februari-2025-1344338> accessed 23 July 2025
- 'RUU Pekerja *Gig* Disahkan jadi UU: Payung Hukum Perlindungan bagi 1,2 Juta Orang' Hukumonline (2025) <https://hukumonline.com/berita/a/ruu-pekerja-gig-disahkan-jadi-uu--payung-hukum-perlindungan-bagi-1-2-juta-orang> accessed 3 September 2025