

Perlindungan Hukum terhadap *Driver* Transportasi *Online* atas Pemenuhan Fasilitas Asuransi Jiwa Perspektif *Maqāṣid al-Syarī'ah*

Adinda Maretsyah Purba, Annisa Sativa

¹ Universitas Islam Negeri Sumatera Utara, e-mail: adinda0204222123@uinsu.ac.id

² Universitas Islam Negeri Sumatera Utara, e-mail: annisasativa84@uinsu.ac.id

Histori Naskah

Diserahkan:
15-07-2026

Direvisi:
08-08-2026

Diterima:
10-08-2026

Keywords

: Legal Protection, Online Transportation, Gig Economy, Life Insurance, *Maqāṣid al-syarī'ah*

ABSTRACT

*The expansion of the gig economy has introduced significant challenges regarding the legal protection of online transportation drivers, particularly concerning their right to mandatory life insurance. This research aims to analyze the regulations of legal protection for online drivers under the frameworks of Indonesian positive law and Maqasid al-Shariah. The study employs normative legal research, integrating statute, conceptual, and socio-legal approaches to identify the discrepancies between regulatory ideals and field realities. The findings indicate a substantial protection gap caused by the misclassification of drivers as partners rather than employees, a loophole that allows platform companies to bypass mandatory social security obligations. Consequently, current insurance implementation remains partial and voluntary, failing to provide a comprehensive safety net for mortality risks. Theoretically, the current legal system falls short of achieving the essential maqasid principles of *hifz al-nafs* (protection of life) and *hifz al-mal* (protection of wealth) due to its reductionist paradigm. This research contributes an integrative legal protection model that synchronizes positive law with a systems-oriented Maqasid approach. This model advocates for a paradigm shift toward risk-based human protection to ensure distributive justice and collective welfare within the digital economic ecosystem.*

ABSTRAK

Pertumbuhan *gig economy* memunculkan tantangan besar bagi perlindungan pengemudi transportasi *online*, terutama terkait tingginya risiko keselamatan jiwa di jalan raya. Penelitian ini bertujuan menganalisis regulasi perlindungan hukum asuransi jiwa bagi pengemudi dalam kerangka hukum positif Indonesia dan perspektif *Maqāṣid al-syarī'ah*. Metode penelitian yang digunakan adalah hukum normatif melalui pendekatan perundang-undangan, konseptual, dan *socio-legal*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa status “mitra” sering digunakan perusahaan sebagai alasan untuk tidak memberikan asuransi jiwa wajib, sehingga terjadi perbedaan besar antara aturan hukum yang berlaku dengan kenyataan yang dialami pekerja di lapangan. Perlindungan saat ini masih bersifat parsial, sukarela, dan belum optimal dalam menjamin risiko kematian. Secara teoritik, kebijakan tersebut belum memenuhi prinsip *maqasid daruriyyah*, khususnya aspek *hifz al-nafs* (perlindungan jiwa) dan *hifz al-mal* (perlindungan harta). Sebagai kontribusi ilmiah, artikel ini merumuskan model perlindungan hukum integratif yang mensinkronkan hukum positif dengan pendekatan sistem *Maqāṣid al-syarī'ah*. Model ini menawarkan transisi paradigma dari perlindungan berbasis status formal menjadi perlindungan berbasis risiko kemanusiaan guna mewujudkan keadilan distributif serta kemaslahatan umum dalam ekosistem ekonomi digital.

Kata Kunci

: Perlindungan Hukum, Transportasi *Online*, *Gig Economy*, Asuransi Jiwa, *Maqāṣid al-syarī'ah*

Corresponding Author

: Adinda Maretsyah Purba, Universitas Islam Negeri Sumatera Utara. e-mail: adinda0204222123@uinsu.ac.id

PENDAHULUAN

Perkembangan ekonomi digital telah melahirkan transformasi signifikan dalam struktur ketenagakerjaan, khususnya melalui kemunculan model kerja berbasis platform (*gig economy*) seperti transportasi *online*. Model ini menawarkan fleksibilitas kerja, namun di sisi lain menciptakan kerentanan baru bagi pekerja, terutama terkait perlindungan hukum dan jaminan sosial. Fenomena ini memicu perdebatan global mengenai klasifikasi pekerja, di mana penentuan status sebagai “pekerja” atau “kontraktor independen” menjadi krusial karena menentukan akses terhadap hak-hak dasar seperti asuransi sosial dan upah minimum (Ryan & Murphy, 2026).

Perlindungan tenaga kerja merupakan bagian integral dari upaya menjamin hak asasi manusia sekaligus mendorong pembangunan ekonomi nasional yang berkeadilan. Reformasi regulasi melalui Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Cipta Kerja, antara lain, diarahkan untuk mendorong penciptaan lapangan kerja yang berkualitas dan memperluas perlindungan sosial ketenagakerjaan (Yitawati dkk., 2024). Arah tersebut relevan dengan kondisi struktur ketenagakerjaan Indonesia yang didominasi pekerja pada kegiatan informal. Hal ini tercermin dalam Penjelasan Umum UU No. 6 Tahun 2023 yang mencatat bahwa 81,33 juta orang atau 59,97% penduduk yang bekerja berada pada kegiatan informal. Selanjutnya, melalui Pasal 82, UU tersebut memperkuat penyelenggaraan jaminan sosial ketenagakerjaan melalui program jaminan kesehatan, kecelakaan kerja, jaminan hari tua, jaminan pensiun, jaminan kematian, dan jaminan kehilangan pekerjaan (Indonesia, 2023). Namun demikian, implementasi kebijakan tersebut masih menyisakan problematika normatif dalam memastikan perlindungan yang efektif, mengingat tujuan kesejahteraan pekerja seringkali berbenturan dengan kepentingan fleksibilitas investasi.

Di tengah dinamika tersebut, pekerja transportasi *online* menempati posisi yang unik sekaligus rentan karena secara yuridis dikategorikan sebagai “mitra” alih-alih pekerja formal. Relasi kemitraan ini seringkali bersifat asimetris, di mana perusahaan platform memanfaatkan penunjukan “mitra independen” untuk menghindari tanggung jawab tradisional pemberi kerja dan mengalihkan risiko operasional langsung kepada pekerja (Ryan & Murphy, 2026). Akibatnya, perusahaan memiliki kontrol yang dominan terhadap sistem kerja, sementara pengemudi berada dalam posisi tawar yang lemah (Cahyono dkk., 2024). Kondisi ini memperkuat problem klasik dalam hubungan industrial, yaitu ketimpangan antara kepentingan ekonomi perusahaan dan kesejahteraan pekerja (Budiyono, 2021).

Pemenuhan fasilitas asuransi jiwa merupakan instrumen kritis untuk menjaga keberlanjutan jangka panjang tenaga kerja, khususnya pada sektor transportasi yang memiliki risiko fisik ekstrem. Kebijakan pasar kerja saat ini masih tertinggal dalam merespons transformasi digital sehingga menempatkan pekerja mandiri pada posisi yang rentan tanpa perlindungan sosial yang memadai (Gruber-Risak dkk., 2022). Ketidakpastian klasifikasi hubungan kerja ini menciptakan distorsi ekonomi yang memungkinkan pemberi kerja menghindari kewajiban jaminan kesejahteraan bagi para mitranya. Oleh karena itu, penyediaan asuransi seharusnya menjadi tanggung jawab hukum yang imperatif, namun status hubungan kerja tetap menjadi isu sentral bagi negara dalam menentukan penegakan hak kesejahteraan tersebut. Penataan ulang regulasi menjadi mendesak guna memastikan bahwa seluruh kategori pekerja mendapatkan hak perlindungan yang setara demi menjamin resiliensi hidup mereka dan keluarganya (Ryan & Murphy, 2026).

Penggunaan istilah “kemitraan” secara yuridis kerap menimbulkan kekosongan hukum yang dimanfaatkan oleh perusahaan untuk menghindari kewajiban pemenuhan hak pekerja (Dananjaya dkk., 2023). Secara formal, hubungan hukumnya ditempatkan sebagai kemitraan antara platform digital dan penyedia jasa independen, bukan hubungan *employer–employee* sebagaimana hubungan kerja konvensional (Gojek, 2025). Secara sosiologis, hubungan tersebut sebenarnya telah memenuhi unsur hubungan kerja seperti adanya pekerjaan, upah, dan perintah, sehingga seharusnya dapat dikualifikasikan sebagai hubungan kerja tetap (Indayatun, 2025).

Ketidakjelasan ini memperlihatkan adanya kesenjangan antara norma hukum dan praktik di lapangan yang berpotensi merugikan pengemudi secara sistemik.

Sebagai solusi umum, negara telah berupaya menghadirkan perlindungan melalui regulasi ketenagakerjaan dan sistem jaminan sosial, termasuk melalui Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS). Namun, implementasi kebijakan tersebut masih belum sepenuhnya menjangkau pekerja sektor informal berbasis platform, sehingga menciptakan apa yang disebut sebagai *protection gap* atau celah perlindungan (Wu dkk., 2025). Di sisi lain, perusahaan aplikasi juga menyediakan skema perlindungan terbatas melalui kerja sama dengan perusahaan asuransi (Angga & Sumaragatha, 2025). Meskipun demikian, skema tersebut sering kali lebih berorientasi pada perlindungan konsumen dibandingkan pengemudi sebagai pelaku utama layanan. Hal ini menunjukkan bahwa solusi yang ada masih bersifat parsial dan belum menyentuh aspek fundamental perlindungan jiwa bagi pekerja.

Sejumlah penelitian telah mencoba menawarkan solusi terhadap problematika ini. Intervensi negara melalui regulasi dan putusan lembaga yudisial dipandang penting untuk mengoreksi ketimpangan relasi kerja dan menjamin hak konstitusional pekerja (Budyono, 2021). Sebagai perbandingan, pada sektor berisiko tinggi seperti pelayaran, kewajiban perusahaan untuk menyediakan asuransi jiwa bagi pekerja diposisikan sebagai bentuk tanggung jawab hukum sekaligus perlindungan terhadap keselamatan kerja (Puspitasari, 2024). Pendekatan ini menunjukkan bahwa jaminan asuransi bukan sekadar fasilitas tambahan, melainkan bagian dari hak fundamental pekerja.

Re-regulasi kontrak berbasis asas itikad baik sangat penting dalam asuransi untuk menciptakan keseimbangan antara para pihak (Rasmiaty, 2024). Asuransi jiwa dipahami sebagai instrumen mitigasi risiko ekonomi yang esensial dalam melindungi keluarga dari dampak finansial akibat risiko kematian atau kecelakaan (Winarso dkk., 2025). Mekanisme asuransi dalam ekonomi syariah dikembangkan melalui prinsip *takaful* yang menekankan solidaritas dan berbagi risiko untuk mencapai kemaslahatan bersama (Rindiani dkk., 2023). Namun, sebagian besar studi mengenai *driver* transportasi *online* masih cenderung menitikberatkan pada aspek hubungan kerja, pendapatan, atau perlindungan konsumen, tanpa mengkaji secara mendalam dimensi perlindungan jiwa sebagai bagian dari hak fundamental pekerja (Riwu dkk., 2025).

Di sisi lain, studi mengenai *Maqāṣid al-syarī'ah* dalam ekonomi digital umumnya masih terbatas pada sektor perbankan, keuangan syariah, dan kebijakan makro (Anisa, 2024). Padahal, *Maqāṣid al-syarī'ah* memiliki potensi besar sebagai kerangka evaluatif untuk menilai kebijakan perlindungan pekerja, khususnya dalam aspek perlindungan jiwa (*ḥifẓ al-nafs*) dan harta (*ḥifẓ al-māl*). Ketiadaan integrasi antara analisis hukum positif dan perspektif *maqāṣid* dalam konteks perlindungan *driver* transportasi *online* menunjukkan adanya celah penelitian yang signifikan.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis secara komprehensif bentuk perlindungan hukum terhadap *driver* transportasi *online* dalam pemenuhan fasilitas asuransi jiwa berdasarkan hukum positif Indonesia serta perspektif *Maqāṣid al-syarī'ah*. Kebaruan penelitian ini terletak pada tawaran kerangka analisis normatif-evaluatif berbasis *maqāṣid* untuk menilai sejauh mana kebijakan asuransi jiwa bagi *driver* transportasi *online* telah memenuhi prinsip kemaslahatan, khususnya dalam aspek perlindungan jiwa dan harta pada sektor *gig economy*.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif dengan penguatan perspektif *socio-legal* secara konseptual. Hukum diposisikan sebagai norma (*law in books*) untuk menganalisis regulasi hukum positif dan asas hukum terkait perlindungan *driver* transportasi *online*. Namun, sebagaimana ditegaskan oleh Mark van Hoecke, analisis internal yang murni terhadap sistem hukum tanpa melibatkan konteks sosial seringkali tidak memadai karena hukum pada hakikatnya bertujuan untuk mengatur masyarakat dan memengaruhi perilaku manusia (Van Hoecke, 2011). Oleh karena itu, perspektif *socio-legal* digunakan dalam arti analitis untuk memahami hukum

sebagai bagian dari realitas sosial (*law in action*). Pendekatan ini memungkinkan peneliti menelaah kesenjangan antara teks normatif dengan dinamika sosial-ekonomi digital (Armia, 2022). Dengan menggabungkan kedua perspektif ini, hukum tidak hanya dipahami sebagai doktrin yang terisolasi, tetapi juga sebagai instrumen yang hidup dalam realitas masyarakat.

Pendekatan yang digunakan meliputi: (1) pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) untuk menelaah regulasi ketenagakerjaan dan asuransi; serta (2) pendekatan konseptual (*conceptual approach*) untuk mengkaji doktrin hukum serta teori *Maqāṣid al-syarī'ah*. Sumber data penelitian terdiri dari bahan hukum primer, sekunder, dan tersier yang disusun secara naratif. Bahan hukum primer mencakup regulasi otoritatif seperti Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2004 tentang Sistem Jaminan Sosial Nasional, Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2011 tentang Badan Penyelenggara Jaminan Sosial, Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Cipta Kerja, serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2019. Bahan hukum sekunder diperoleh dari literatur ilmiah, hasil penelitian terdahulu, dan artikel jurnal yang relevan, sedangkan bahan hukum tersier mencakup kamus hukum dan ensiklopedia sebagai penjelas.

Pengumpulan data dilakukan melalui studi kepustakaan (*library research*) dengan mengidentifikasi dokumen tertulis yang memiliki otoritas akademik dan yuridis. Teknik analisis data dilakukan secara kualitatif dengan metode deskriptif-analitis melalui interpretasi hukum (gramatikal, sistematis, dan teleologis). Hasil analisis normatif tersebut kemudian dievaluasi menggunakan perspektif *Maqāṣid al-syarī'ah*, khususnya aspek perlindungan jiwa (*hiḏ al-naḑs*) dan harta (*hiḏ al-māl*), guna menilai prinsip kemaslahatan dan keadilan kebijakan (Auda, 2008). Validitas data dijaga melalui triangulasi sumber dengan membandingkan berbagai bahan hukum dan literatur ilmiah untuk memperoleh akurasi temuan yang dapat dipertanggungjawabkan secara akademik.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Regulasi Perlindungan Hukum terhadap *Driver* Transportasi Online

Konsep kemitraan dalam praktik *gig economy* (*Freelance*) sering kali digunakan oleh perusahaan platform sebagai justifikasi untuk memosisikan pengemudi bukan sebagai pekerja, melainkan sebagai penyedia jasa independen. Secara yuridis, perusahaan aplikasi memosisikan diri hanya sebagai perantara teknologi yang menghubungkan konsumen dengan pengemudi, sehingga hubungan yang terjalin bersifat komersial murni (Angga & Sumaragatha, 2025). Namun, status kemitraan ini sering dianggap tidak memiliki dasar hukum yang kuat dan menciptakan kekosongan hukum yang dimanfaatkan oleh perusahaan untuk memaksimalkan laba (Dananjaya dkk., 2023). Hal ini sangat berbeda dengan konsep hubungan kerja dalam Undang-undang Ketenagakerjaan yang secara normatif memberikan perlindungan hukum bagi pihak yang melakukan pekerjaan di bawah perintah orang lain (Khairani, 2022).

Secara normatif, hubungan kerja dalam sistem ketenagakerjaan nasional memerlukan adanya unsur pekerjaan, upah, dan perintah, sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan (Simamora & Sahliah, 2026). Pengemudi transportasi online telah memenuhi unsur pekerjaan dengan memberikan jasa layanan antar dan unsur upah melalui imbalan yang diterima via aplikasi (Indayatun, 2025). Unsur perintah diwujudkan melalui kontrol algoritma yang mengatur cara kerja pengemudi, standar pelayanan, hingga penetapan tarif sepihak (Dananjaya dkk., 2023). Secara sosiologis dan yuridis, terpenuhinya unsur-unsur ini seharusnya mengarahkan status pengemudi menjadi hubungan kerja tetap (PKWTT) dan bukan sekadar mitra (Indayatun, 2025). Ketimpangan relasi atau asimetri kekuasaan ini memungkinkan perusahaan menerapkan sanksi penonaktifan akun secara sepihak tanpa mekanisme sanggah yang adil (PM 12/2019, 2019). Kondisi tersebut menciptakan kekosongan hukum yang dimanfaatkan untuk memindahkan risiko bisnis kepada pengemudi sebagai biaya operasional mandiri (Khairani, 2022).

Meskipun disebut kemitraan, terdapat ketimpangan relasi (asimetri kekuasaan) yang sangat tajam antara pengemudi dan perusahaan platform. Perusahaan memiliki kekuasaan penuh untuk menerapkan sanksi berupa pemutusan mitra atau penonaktifan akun (*suspend*) secara sepihak tanpa mekanisme sanggah yang adil (PM 12/2019, 2019). Strategi perusahaan dalam melabeli hubungan ini sebagai kemitraan merupakan bentuk untuk menghindari kewajiban normatif ketenagakerjaan (Ryan & Murphy, 2026). Regulasi telah memberikan kerangka perlindungan, namun implementasi di lapangan sering menunjukkan adanya celah yang melemahkan posisi pekerja kontrak, termasuk rendahnya pemahaman pekerja tentang hak-hak mereka dan lemahnya pengawasan (Harahap dkk., 2024). Perusahaan memanfaatkan *legal loophole* dalam regulasi yang ada guna memindahkan risiko bisnis kepada pengemudi sebagai biaya operasional mandiri (Khairani, 2022).

Pengaburan status hukum ini berdampak langsung pada hilangnya hak asuransi jiwa dan jaminan sosial yang seharusnya bersifat wajib bagi setiap pekerja. Karena dianggap sebagai mitra, pengemudi kehilangan akses otomatis ke program Jaminan Kematian (JKM) yang dikelola negara dan terpaksa menanggung beban premi secara sukarela melalui pemotongan saldo pribadi (Indayatun, 2025). Pelaku usaha tidak bisa lepas tangan dari tanggung jawab atas kerugian yang dialami konsumen, dan setiap usaha untuk melepaskan tanggung jawab tersebut adalah batal demi hukum (Siregar & Permata, 2023). Melalui pendekatan *socio-legal*, terlihat adanya kesenjangan lebar antara mandat UUD 1945 tentang penghidupan yang layak dan praktik lapangan yang menempatkan pengemudi dalam subordinasi algoritma tanpa perlindungan sosial (Khairani, 2022). Ketidakhadiran jaring pengaman sosial yang memadai ini memaksa pengemudi menanggung risiko ekonomi dan fisik di jalan raya sendirian (Iswaningsih dkk., 2021). Oleh karena itu, re-regulasi hukum menjadi mendesak untuk memastikan relasi kemitraan tidak menjadi instrumen eksploitasi dalam ekosistem digital (Cahyono dkk., 2024).

Pengaturan perlindungan hukum bagi pengemudi transportasi *online* bersumber pada hierarki regulasi mulai dari Undang-undang Ketenagakerjaan hingga Undang-undang Cipta Kerja yang telah mengubah berbagai ketentuan strategis. Undang-undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Cipta Kerja mempertegas kebijakan perlindungan dan pemberdayaan tenaga kerja demi meningkatkan kesejahteraan masyarakat (Iswaningsih dkk., 2021). Selain itu, Undang-undang Sistem Jaminan Sosial Nasional (UU SJSN) dan Undang-undang Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (UU BPJS) menyediakan kerangka kerja untuk perlindungan risiko sosial melalui berbagai program jaminan (Stevania & Hoesin, 2024). Meskipun Undang-Undang No. 40 Tahun 2004 tentang Sistem Jaminan Sosial Nasional (SJSN) mewajibkan setiap pekerja di Indonesia, baik yang bekerja di sektor formal maupun informal, untuk terdaftar dalam sistem jaminan sosial, termasuk BPJS Kesehatan, masih banyak pekerja yang belum mendapatkan perlindungan tersebut (Rahmadani dkk., 2025). Integrasi regulasi ini bertujuan menciptakan jaring pengaman bagi setiap individu yang melakukan aktivitas ekonomi dalam ekosistem digital. Pemerintah memikul tanggung jawab yang sangat dalam menyelaraskan aturan-aturan tersebut agar tidak terjadi kekosongan hukum di lapangan.

Asas perlindungan tenaga kerja berakar pada kewajiban negara untuk menjaga harkat dan martabat warga negara sebagaimana diatur dalam konstitusi (Angga & Sumaragatha, 2025). Prinsip keadilan sosial menjadi landasan dalam penyelenggaraan jaminan sosial guna memastikan distribusi kesejahteraan yang merata bagi seluruh rakyat (UU Nomor. 24 Tahun 2011 atau UU BPJS, 2011). Kepastian hukum menuntut adanya norma yang jelas dan tidak salah arti agar hak-hak subjek hukum dapat terpenuhi secara efektif (Khairani, 2022). Ketiga asas ini saling berkaitan untuk mencegah penyalahgunaan posisi dan memastikan bahwa setiap pekerja mendapatkan perlakuan yang adil (Budiyono, 2021). Tanpa kepatuhan pada asas-asas tersebut, regulasi hanya akan menjadi instrumen formalitas tanpa dampak perlindungan yang nyata.

Posisi pengemudi transportasi *online* sebagai subjek hukum sering kali terjebak dalam pembagian antara status pekerja atau mitra. Secara normatif, hubungan kerja dalam sistem hukum

Indonesia ditandai oleh adanya unsur pekerjaan, upah, dan perintah (Khairani, 2022). Meskipun perusahaan aplikasi mengklaim hubungan tersebut sebagai kemitraan, kenyataannya pengemudi sering tunduk pada kontrol algoritma yang menyerupai instruksi kerja (Dananjaya dkk., 2023). Secara yuridis dan sosiologis, pemenuhan unsur-unsur tersebut seharusnya menempatkan pengemudi dalam kategori hubungan kerja tetap yang mendapatkan jaminan perlindungan formal (Indayatun, 2025). Oleh karena itu, klasifikasi yang tepat sangat menentukan sejauh mana kewajiban pemenuhan hak normatif dapat dituntut kepada perusahaan aplikasi.

Asuransi jiwa, yang diwujudkan melalui program Jaminan Kematian (JKM), merupakan hak normatif yang melekat pada setiap peserta jaminan sosial dan bukan sekadar fasilitas opsional. Jaminan sosial adalah bentuk perlindungan negara untuk memastikan pemenuhan kebutuhan dasar hidup yang layak bagi rakyat (UU Nomor. 40 Tahun 2004 atau UU SJSN, 2004). Program ini berfungsi sebagai instrumen *risk protection* yang meminimalkan kerugian ekonomi bagi keluarga apabila tertanggung mengalami musibah (Winarso dkk., 2025). Melalui mekanisme asuransi sosial, risiko kematian dialihkan dari individu menjadi tanggung jawab bersama melalui pembagian risiko atau *risk sharing* (Khairani, 2022). Dengan demikian, penyediaan proteksi ini merupakan standar minimum yang harus dipenuhi dalam setiap hubungan industrial.

Analisis regulasi hukum ini menggunakan metode interpretasi gramatikal untuk memahami definisi teknis mengenai tenaga kerja dan upah dalam pengaturannya. Secara sistematis, setiap aturan dalam Undang-undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan harus dipandang selaras dengan UU SJSN dan UU BPJS sebagai satu kesatuan sistem hukum nasional (Khairani, 2022). Penafsiran sosiologis digunakan untuk melihat tujuan akhir hukum yakni perlindungan harkat kemanusiaan dan kesejahteraan sosial sesuai Pembukaan UUD 1945 (Pamungkas dkk., 2022). Ketiga metode ini membantu mengungkap bahwa perlindungan bagi pengemudi *online* bukan hanya soal teks undang-undang, melainkan tentang pencapaian keadilan distributif. Sinkronisasi antar-regulasi menjadi syarat mutlak agar tujuan perlindungan tersebut dapat terwujud secara konsisten.

Penggabungan dari analisis normatif ini menegaskan bahwa negara memiliki kewajiban konstitusional untuk memberikan perlindungan hukum bagi pengemudi transportasi *online*. Hak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak adalah hak asasi manusia yang wajib dijamin dan dilindungi oleh hukum negara. Melalui campur tangan pemerintah dalam regulasi, ketimpangan kedudukan antara pengemudi dan perusahaan aplikasi dapat diseimbangkan. Secara normatif, ketidakhadiran perlindungan yang komprehensif bagi pengemudi *online* merupakan pengabaian terhadap tanggung jawab negara dalam memajukan kesejahteraan umum. Oleh karena itu, penguatan regulasi asuransi dan status hukum pengemudi menjadi langkah mendesak dalam mewujudkan cita-cita negara hukum.

B. Implementasi dan Implikasi Perlindungan Asuransi Jiwa bagi *Driver* Transportasi *Online*

Implementasi perlindungan asuransi jiwa bagi pengemudi transportasi *online* saat ini mengandalkan dua jalur utama, yakni program negara melalui BPJS Ketenagakerjaan dan skema asuransi komersial dari perusahaan platform. BPJS Ketenagakerjaan menyediakan Jaminan Kematian (JKM) yang iurannya harus dibayar mandiri oleh pengemudi, sementara perusahaan aplikasi biasanya bekerja sama dengan penyedia asuransi swasta untuk santunan tambahan (Angga & Sumaragatha, 2025). Namun, ketergantungan pada inisiatif mandiri ini menyebabkan jangkauan perlindungan tidak merata dan sangat bergantung pada tingkat literasi digital pengemudi. Kondisi ini menciptakan fragmentasi perlindungan di mana tidak semua pengemudi memiliki jaring pengaman yang sama saat menghadapi risiko fatalitas di jalan raya.

Evaluasi terhadap efektivitas klaim mengungkap adanya hambatan administratif dan operasional yang signifikan bagi pengemudi maupun ahli waris. Asuransi yang difasilitasi platform umumnya hanya berlaku secara terbatas saat aplikasi dalam keadaan aktif atau sedang

menjalankan pesanan (Putri, 2023). Selain itu, proses pencairan santunan sering kali terhambat oleh syarat yang rumit dan aturan dokumen yang memberatkan keluarga yang sedang berduka (Pratama, 2021). Klaim asuransi jiwa sering kali tertunda atau ditolak oleh perusahaan karena berbagai alasan, seperti ketidaktahuan ahli waris akan keberadaan polis asuransi hingga bertahun-tahun setelah tertanggung meninggal dunia (Munthe & Sativa, 2025). Implikasi dari kerumitan ini adalah hilangnya fungsi asuransi sebagai instrumen perlindungan cepat bagi kelompok rentan. Hal ini membuktikan bahwa skema komersial yang ada belum mampu menggantikan peran asuransi sosial yang bersifat universal dan berkelanjutan.

Terdapat jurang yang lebar antara perlindungan normatif (*das sollen*) dan praktik di lapangan (*das sein*) yang berujung pada eksklusi hak-hak dasar pekerja. Secara normatif, negara wajib menjamin perlindungan sosial agar rakyat dapat memenuhi kebutuhan dasar hidup yang layak (Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2011). Namun dalam praktiknya, status mitra menciptakan *protection gap* di mana pengemudi memikul beban premi ganda mulai dari biaya kesejahteraan aplikator hingga iuran BPJS mandiri (Fadjaruddin, M., 2025). Kondisi ketidaksesuaian antara aturan dan praktik ini juga terjadi dalam transaksi e-commerce pada *marketplace* Tokopedia yang belum sepenuhnya sesuai dengan ketentuan Fatwa DSN-MUI Nomor 112/DSN-MUI/IX/2017, karena masih ada barang yang tidak sesuai dengan berat bersih, ukuran, dan takaran sebagaimana mestinya (Yuda & Tarigan, 2023). Implikasi sosiologisnya adalah munculnya kerentanan ekonomi yang ekstrem bagi keluarga pengemudi jika terjadi kecelakaan kerja (Indayatun, 2025). Kegagalan regulasi dalam memaksa perusahaan untuk berkontribusi pada premi asuransi menunjukkan lemahnya posisi tawar pengemudi dalam ekosistem *gig economy*.

Berikut adalah tabel perbandingan perlindungan asuransi bagi pengemudi transportasi online:

Tabel 1. Perbandingan *Das Sollen* dan *Das Sein*

Dimensi Perbandingan	Regulasi Normatif (<i>Das Sollen</i>)	Implementasi Praktik (<i>Das Sein</i>)
Kewajiban Iuran	Ditanggung sepenuhnya oleh pemberi kerja untuk JKK/JKM (UU Nomor 40 Tahun 2004 Tentang UU SJSN, 2004).	Umumnya dibayar mandiri oleh pengemudi lewat potong saldo otomatis (Pebriyanto, 2018).
Status Kepesertaan	Wajib bagi seluruh pekerja tanpa kecuali (UU Nomor 24 Tahun 2011 Tentang UU BPJS, 2011).	Bersifat sukarela dan banyak pengemudi yang tidak terdaftar (Pebriyanto, 2018).
BPJS vs Platform	BPJS, Perlindungan negara bersifat jangka panjang dan berkelanjutan.	Platform, Perlindungan komersial terbatas pada durasi aktif aplikasi (Putri, 2023).
Cakupan Risiko	Mencakup seluruh risiko kecelakaan dan kematian dalam hubungan kerja (UU Nomor 40 Tahun 2004 Tentang UU SJSN, 2004, hlm. 40).	Sering mengecualikan risiko tertentu seperti huru-hara atau kejahatan spesifik (Ibrahim, 2025).

Sumber: Olah data penulis, 2026

Penggabungan dari analisis implementasi ini menegaskan bahwa sistem perlindungan saat ini masih bersifat parsial dan belum komprehensif. Ketiadaan sinkronisasi antara aturan operasional transportasi dan regulasi jaminan sosial menyebabkan hak asuransi jiwa menjadi tidak pasti (Dananjaya dkk., 2023). Implikasi jangka panjang dari kondisi ini adalah langgengnya ketidakadilan distributif bagi pekerja informal yang memiliki risiko tinggi namun perlindungan rendah. Selama tidak ada intervensi kebijakan yang berani, kesenjangan perlindungan akan terus membebani pengemudi sebagai subjek hukum yang lemah (Indayatun, 2025). Re-regulasi model perlindungan menjadi kebutuhan mendesak agar keselamatan jiwa manusia tidak dikalahkan oleh kepentingan efisiensi bisnis.

C. Komparasi Regulasi Hukum Positif Asuransi Jiwa Melalui Pendekatan Perspektif *Maqāṣid al-syarī'ah*

Analisis komparatif antara regulasi hukum positif terkait asuransi jiwa bagi pengemudi transportasi *online* dengan teori *Maqāṣid al-syarī'ah* Jasser Auda menunjukkan adanya kesenjangan fundamental antara orientasi kebijakan saat ini dengan tujuan substantif perlindungan hukum. menegaskan bahwa sistem hukum harus bersifat *purposeful* (memiliki tujuan), yaitu memiliki kemampuan untuk:

“...produce different outcomes for the very same environment as long as these different outcomes achieve the desired purposes”. Artinya, sistem hukum yang ideal harus mampu menghasilkan berbagai kebijakan yang berbeda sekalipun dalam lingkungan yang sama, selama kebijakan tersebut tetap mencapai tujuan yang diinginkan. Dalam konteks regulasi transportasi *online*, tujuan yang dimaksud adalah perlindungan jiwa dan harta pengemudi sebagai bagian dari pemenuhan hak asasi manusia (Auda, 2008).

Regulasi saat ini yang tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 118 Tahun 2018 dan Nomor 12 Tahun 2019 masih menganut paradigma “status kemitraan”. Paradigma ini menempatkan pengemudi sekadar sebagai mitra usaha, bukan pekerja formal yang berhak atas jaminan sosial. Dengan Mengkritik pendekatan hukum yang menutup diri terhadap perubahan realitas empiris dengan menyatakan beberapa ahli hukum masih menyerukan penutupan pintu ijtihad (penalaran hukum baru) pada tingkat teoretis, yang secara efektif akan mengubah hukum Islam menjadi “sistem tertutup” dan pada akhirnya menyebabkan hukum tersebut “mati” (Auda, 2008). Dalam konteks regulasi positif di Indonesia, penolakan untuk mengubah status hubungan kerja pengemudi dari hubungan kemitraan menjadi hubungan kerja formal mencerminkan sikap dogmatis yang sama. Sikap kaku ini berpotensi menyebabkan regulasi kehilangan relevansinya dengan kebutuhan perlindungan riil di lapangan.

Evaluasi terhadap pemenuhan prinsip *ḥifẓ al-naḥs* (perlindungan jiwa) menunjukkan bahwa kebijakan asuransi sukarela saat ini belum memadai karena risiko fatalitas (kematian) pengemudi tidak terproteksi secara mandatori (wajib). Konsep *preservation of mind* (perlindungan akal) telah berevolusi mencakup analog dengan dinamika tersebut, konsep perlindungan jiwa (*ḥifẓ al-naḥs*) dalam konteks modern harus diperluas hingga mencakup jaminan keselamatan kerja yang komprehensif, bukan sekadar perlindungan fisik dari kecelakaan sesaat (Auda, 2008). Regulasi yang hanya menyediakan asuransi opsional tanpa kewajiban bagi perusahaan aplikasi (*platform*) untuk mendaftarkan pengemudi dalam sistem jaminan sosial nasional dinilai gagal memenuhi standar *ḥifẓ al-naḥs* pada tingkat *darūriyyah* (kebutuhan primer).

Sementara itu, pemenuhan prinsip *ḥifẓ al-māl* (perlindungan harta) dalam regulasi positif juga menghadapi tantangan serius. Konsep *preservation of wealth* telah berkembang menjadi mekanisme potongan saldo otomatis yang dibebankan kepada pengemudi tanpa disertai jaminan kesejahteraan yang memadai menciptakan beban ekonomi baru tanpa distribusi keadilan yang seimbang. Pilihan di antara berbagai alternatif hasil ijtihad harus diambil berdasarkan tingkat pemenuhan *maqāṣid*-nya, terlepas dari mazhab atau kecenderungan personal ahli hukum tersebut. Dalam konteks ini, kebijakan tarif dan potongan pendapatan oleh aplikasi seharusnya dievaluasi berdasarkan kemampuannya dalam memenuhi tujuan perlindungan harta pengemudi, bukan semata-mata demi efisiensi bisnis korporasi.

Prinsip keadilan dan martabat manusia dalam kerangka *Maqāṣid al-syarī'ah* menuntut adanya kesetaraan perlakuan antara pengemudi transportasi *online* dan pekerja formal lainnya. Konsep perlindungan kehormatan telah bergeser menjadi perlindungan martabat manusia dan bahkan perlindungan hak asasi manusia sebagai tujuan hukum Islam yang mandiri (Auda, 2008).

Status kemitraan saat ini menciptakan asimetri kekuasaan antara perusahaan *platform* dan pengemudi. Hal ini bertentangan dengan prinsip martabat manusia karena menempatkan pengemudi dalam posisi subordinat tanpa jaminan hak-hak dasar pekerja. Kondisi ini diperparah oleh kontrol algoritma sepihak yang mengeliminasi hak partisipasi dan transparansi kerja.

Fenomena ini dikritik sebagai bentuk pemikiran satu dimensi yang mengabaikan kompleksitas hubungan kerja dalam ekosistem ekonomi digital (Auda, 2008).

Tabel 2. Komparasi Regulasi Positif dengan Prinsip *Maqashid Jasser Auda*

Komponen Regulasi	Regulasi Positif	<i>Maqashid Jasser Auda</i>	Analisis
Status Hukum	Mitra/kemitraan (Permenhub 118/2018 & 12/2019)	Keadilan (' <i>adl</i> ') & Martabat (<i>karāmah</i>)	Menciptakan asimetri kekuasaan dan subordinasi; bertentangan dengan prinsip <i>multi-dimensionality</i> (Auda, 2008:49-51).
Jaminan Kematian	Asuransi sukarela/opsional	<i>Hifz al-Nafs</i> (Perlindungan Jiwa)	Risiko kematian tidak terproteksi secara mandatori; tidak mencerminkan sifat <i>purposefulness</i> sistem hukum (Auda, 2008:51-55).
Perlindungan Pendapatan	Potongan saldo otomatis; tarif berbasis algoritma	<i>Hifz al-Māl</i> (Perlindungan Harta)	Menambah beban ekonomi tanpa jaminan kesejahteraan; mengabaikan aspek kesatuan (<i>wholeness</i>) sistem (Auda, 2008:46-47).

Sumber: Auda, 2008: 46-55

Model re-regulasi integratif yang diusulkan dalam penelitian ini mengadopsi pendekatan sistem (*systems approach*) Auda yang memandang hukum sebagai entitas yang terbuka dan multidimensi. Pentingnya mempertimbangkan budaya kognitif dalam pembentukan hukum, berdasarkan “sifat kognitif hukum” yang diajukan, *al-'urf* (adat/kebiasaan) adalah apa yang dipandang oleh ahli hukum sebagai '*urf* sesuai dengan pandangan dunianya, sepanjang tidak bertentangan dengan prinsip-prinsip dasar *maqāṣid al-sharī'ah*. Dalam konteks regulasi transportasi *online*, hal ini berarti bahwa pemahaman objektif terhadap realitas sosiologis ekonomi digital (*fiqh al-wāqī'*) harus menjadi fondasi utama dalam pembentukan kebijakan, bukan sekadar terjebak pada klasifikasi status formal semata.

Pada “Sistem Perlindungan Risiko Wajib Berbasis *Maqāṣid*” menawarkan solusi dengan mengintegrasikan tiga aktor utama yakni negara sebagai regulator dan penjamin, perusahaan *platform* sebagai pengelola risiko sekaligus kontributor, serta pengemudi sebagai peserta aktif. Validitas dari setiap ijtihad harus ditentukan berdasarkan tingkat orientasi tujuannya (*purposefulness*), yaitu sejauh mana ijtihad tersebut merealisasikan *maqāṣid al-sharī'ah*. Dalam kerangka ini, kebijakan asuransi jiwa yang melekat pada setiap transaksi layanan digital bukan lagi sekadar fasilitas opsional, melainkan kewajiban normatif untuk menjamin hak hidup layak bagi setiap warga negara.

Namun, beban pembiayaan perlindungan terhadap *driver* transportasi *online* tidak dapat hanya diletakkan kepada satu pihak saja. Posisi *driver* dalam konstruksi kemitraan dan kepesertaannya sebagai Pekerja Bukan Penerima Upah (BPU) menunjukkan adanya karakter hubungan yang berbeda dengan hubungan kerja konvensional. BPJS Ketenagakerjaan sendiri memasukkan pengemudi transportasi *online* dan pekerja dengan hubungan kemitraan ke dalam kategori BPU, yang memperoleh perlindungan terutama melalui program Jaminan Kecelakaan Kerja (JKK) dan Jaminan Kematian (JKM), serta dapat mengikuti Jaminan Hari Tua (JHT). Oleh karena itu, model perlindungan yang membebankan seluruh biaya asuransi kepada perusahaan *platform* berpotensi menimbulkan persoalan proporsionalitas, khususnya apabila biaya perlindungan meningkat sementara pendapatan perusahaan tidak selalu sebanding dengan peningkatan risiko.

Sebaliknya, pembebanan seluruh biaya kepada *driver* juga berpotensi memperlemah efektivitas perlindungan karena pendapatan *driver* bersifat fluktuatif. Atas dasar itu, perlindungan *driver* lebih tepat dirancang melalui mekanisme pembagian beban (*cost sharing*) antara *driver*, perusahaan *platform*, dan negara. *Driver* dapat memberikan kontribusi sesuai kemampuan

ekonominya, perusahaan platform memberikan kontribusi sebagai pihak yang memperoleh manfaat ekonomi dari aktivitas layanan dan memiliki kapasitas untuk mengintegrasikan pembayaran iuran ke dalam sistem platform, sedangkan negara berperan memberikan subsidi atau dukungan pembiayaan bagi kelompok *driver* yang memiliki kemampuan membayar rendah. Model tersebut tidak dimaksudkan untuk menyamakan sepenuhnya posisi *driver* dengan pekerja formal, melainkan untuk membangun mekanisme distribusi risiko yang proporsional. Peran negara menjadi penting karena perlindungan sosial pada dasarnya tidak hanya merupakan hubungan privat antara *driver* dan perusahaan, tetapi juga merupakan instrumen kebijakan publik untuk menjamin perlindungan masyarakat dari risiko sosial. Arah kebijakan tersebut terlihat dalam PP Nomor 50 Tahun 2025 yang memberikan penyesuaian iuran JKK dan JKM bagi peserta BPU untuk memberikan keringanan pembayaran iuran sekaligus mempertahankan perlindungan terhadap risiko kecelakaan kerja dan kematian (Indonesia, 2025). Dengan demikian, model perlindungan yang berbasis pembiayaan bersama (*joint financing*) dengan model pembagian beban biaya (*cost sharing*) lebih mencerminkan prinsip keadilan distributif karena risiko tidak ditanggung secara sepihak oleh salah satu aktor, tetapi didistribusikan berdasarkan kapasitas, manfaat, dan tanggung jawab masing-masing pihak. Dalam perspektif *Maqāṣid al-Syarī'ah*, model tersebut sekaligus merealisasikan *hifz al-nafs* melalui perlindungan terhadap risiko kecelakaan dan kematian serta *hifz al-māl* melalui pencegahan agar risiko tersebut tidak menimbulkan kerugian ekonomi yang berat bagi *driver* maupun beban finansial yang tidak proporsional bagi perusahaan.

Tabel 3. Model Pembiayaan Bersama Perlindungan *Driver* yang diusulkan

Pihak	Bentuk kontribusi	Dasar argumentasi
<i>Driver</i> (Pengemudi)	Membayar sebagian iuran sesuai kemampuan/penghasilan	<i>Driver</i> tetap merupakan pelaku ekonomi yang memperoleh pendapatan dari aktivitasnya
Platform/perusahaan	Memberikan kontribusi sebagian iuran atau matching contribution	Platform memperoleh manfaat ekonomi dari aktivitas <i>driver</i> dan memiliki kapasitas administratif untuk mengumpulkan/membayarkan iuran
Negara (Pemerintah)	Subsidi atau premium <i>support</i> , terutama bagi <i>driver</i> berpendapatan rendah	Perlindungan sosial merupakan bagian dari tanggung jawab negara dan instrumen pemerataan risiko
BPJS Ketenagakerjaan	Mengelola dana dan memberikan manfaat	Menjamin risiko dialihkan dari individu kepada sistem jaminan sosial

(Sumber: Olah data penulis, 2026)

Skema pembiayaan bersama (*joint financing*) yang diusulkan dalam penelitian ini mencerminkan prinsip kegotongroyongan dalam Sistem Jaminan Sosial Nasional (SJSN) dan sejalan dengan konsep *ta'āwun* (tolong-menolong) dalam *Maqāṣid al-syarī'ah*. Presumsi keberlanjutan atau *istiṣhāb* merupakan implementasi dari tujuan-tujuan hukum Islam yang lebih tinggi, seperti keadilan, kemudahan (*taysīr*), dan kebebasan memilih. Penerapan prinsip ini menuntut adanya asumsi dasar bahwa setiap pengemudi, tanpa terkecuali, berhak atas perlindungan jiwa dan harta sebagai hak konstitusional yang tidak dapat dinegosiasikan. Hak dasar tersebut kemudian diwujudkan melalui mekanisme wajib pendaftaran kolektif oleh perusahaan aplikator ke dalam ekosistem BPJS Ketenagakerjaan.

Perubahan paradigma dari perlindungan berbasis status hubungan kerja menjadi “perlindungan berbasis risiko kemanusiaan” merupakan kunci utama untuk mengurai diskriminasi hukum di sektor *gig economy*. Dengan itu menekankan bahwa pendekatan *maqāṣidī* mampu membawa isu-isu hukum ke ranah filosofis yang lebih tinggi sehingga mampu mengatasi kebuntuan perbedaan formalistik (Auda, 2008). Pendekatan ini dapat memutus perdebatan kaku seputar status hubungan kerja formal versus informal, lalu mengarahkannya langsung pada tujuan substantif perlindungan hukum. Melalui cara inilah cita-cita negara hukum yang berkeadilan dapat terwujud, di mana kemajuan teknologi informasi berjalan selaras dengan perlindungan hak asasi manusia dan kesejahteraan sosial rakyat Indonesia.

PENUTUP

Analisis dalam artikel ini menyimpulkan bahwa terdapat ketimpangan mendalam antara regulasi normatif dan realitas lapangan yang menciptakan jeda perlindungan (*protection gap*) signifikan bagi pengemudi transportasi *online*. Meskipun Undang-undang Sistem Jaminan Sosial Nasional dan Undang-undang Cipta Kerja mengamanatkan perlindungan kesejahteraan, penggunaan label “kemitraan” terbukti menjadi celah hukum (*legal loophole*) yang melegitimasi pengabaian hak asuransi jiwa mandatori. Hubungan kerja ini secara yuridis dan sosiologis mengalami salah klasifikasi (*misclassification*); *driver* tunduk pada kontrol algoritma yang ketat namun hak asuransi jiwanya sering kali hanya bersifat fakultatif atau terbatas pada durasi aktif aplikasi. Kelemahan regulasi hukum ini mengakibatkan asimetri kekuasaan di mana perusahaan platform mengalihkan risiko bisnis dan keselamatan jiwa sepenuhnya kepada pengemudi sebagai beban operasional individu.

Berdasarkan *Maqāṣid al-syarī'ah* Jasser Auda, sistem hukum saat ini gagal memenuhi standar *maqāṣid daruriyyah*, khususnya aspek *hifz al-nafs* (perlindungan jiwa) dan *hifz al-mal* (perlindungan harta), karena masih terjebak dalam paradigma biner yang atomistik. Kebijakan asuransi yang bersifat opsional tidak mampu menjamin martabat kemanusiaan dan keberlanjutan ekonomi keluarga *driver* saat terjadi risiko kematian. Kontribusi ilmiah (*novelty*) artikel ini adalah formulasi Model Perlindungan Hukum Integratif yang mensinkronkan hukum positif dengan pendekatan sistem *Maqāṣid*. Model ini menawarkan transisi paradigma dari perlindungan berbasis status formal menjadi perlindungan berbasis risiko kemanusiaan. Implikasi teoretisnya memperluas cakupan hukum ketenagakerjaan Islam di era digital, sementara secara praktis, pemerintah direkomendasikan untuk mewajibkan integrasi asuransi jiwa ke dalam skema BPJS Ketenagakerjaan melalui mekanisme pembiayaan bersama antara *driver*, platform/perusahaan, dan negara guna mewujudkan keadilan distributif dan kemaslahatan umum.

REFERENSI

- Angga, I. N. A. A. S., & Sumaragatha, I. G. B. S. S. I. G. B. S. (2025). Pelaksanaan Asuransi Jiwa Bagi Penumpang Ojek *Online* Yang Mengalami Kecelakaan: (Studi Layanan Grabike Di Kota Mataram). *Commerce Law*, 5(2), 461–470. <https://doi.org/10.29303/gfm1s673>
- Anisa, L. N. (2024). Judi *Online* Dalam Perspektif Maqashid Syariah. *Journal of Islamic Business Management Studies (JIBMS)*, 5(1), 1–21. <https://doi.org/10.51875/jibms.v5i1.284>
- Armia, M. S. (2022). *Penentuan Metode & Pendekatan Penelitian Hukum*. Edited by Chairul Fahmi. Banda Aceh: Lembaga Kajian Konstitusi Indonesia. <https://scholar.google.com/scholar?cluster=14402491435697605175&hl=en&oi=scholar>
- Auda, J. (2008). *Maqasid al-Shari'ah as Philosophy of Islamic Law: A Systems Approach*. The International Institute of Islamic Thought.
- Budiyono, T. (2021). Perlindungan Hukum Tenaga Kerja Kontrak dan Outsourcing, serta Problematika Implementasinya. *Refleksi Hukum: Jurnal Ilmu Hukum*, 5(2), 145–160. <https://doi.org/10.24246/jrh.2021.v5.i2.p145-160>
- Cahyono, A., Kusuma, I. F., & Kusumo, H. H. (2024). Hubungan Hukum Kemitraan antara *Driver Online* dengan Penyedia Layanan. *Perspektif Hukum*, 317–331. <https://doi.org/10.30649/ph.v24i2.311>
- Dananjaya, I. K., Undari, N. K. A. S., & Halmadiningrat, I. M. (2023). 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>
- Fadjaruddin, M. (2025, September 10). *DPR Minta Aplikator Ojek Online Hapus Beban Asuransi Ganda*. <https://www.suarasurabaya.net/politik/2025/dpr-minta-aplikator-ojek-online-hapus-beban-asuransi-ganda/>

- Gojek. (2025, Februari 13). *Gojek Super App*. <https://www.gojek.com/id-id/app/ketentuan-penggunaan-aplikasi-gopartner-untuk-mitra-2w>
- Gruber-Risak, M., Hatzopoulos, V., & Mulcahy, D. (2022). *Policies to support the selfemployed in the labour markets of the future* (Research Report No. 08/2022). Bruegel Policy Contribution. <https://www.econstor.eu/handle/10419/270495>
- Harahap, A. M., Harahap, S. H., & Lubis, Z. (2024). Synergy of Law and Education in the Protection of Contract Workers in Indonesia. *Jurnal Cendikia ISNU SU*, 1(1), 51–57. <https://doi.org/10.70826/jcisnu.v1i1.795>
- Ibrahim, M. (2025, Agustus 29). *Driver Ojol Meninggal Ditabrak Barracuda Brimob, Bisa Ditanggung Asuransi?* *Medcom.id*. <https://infobanknews.com/driver-ojol-meninggal-ditabrak-barracuda-brimob-bisa-ditanggung-asuransi>
- Indayatun, R. (2025). Legal Protection of *Online*-Based Transportation Workers in the Era of Digitalization. *Journal of Law, Politic and Humanities*, 5(4), 2958–2966. <https://doi.org/10.38035/jlph.v5i4.1664>
- Indonesia, P. P. (2023). *Undang-undang (UU) Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang*. Database Peraturan | JDIH BPK. http://peraturan.bpk.go.id/Details/246523/uu-no-6-tahun-2023?utm_source
- Indonesia, P. P. (2025). *Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 50 Tahun 2025 tentang Penyesuaian Iuran Jaminan Kecelakaan Kerja dan Jaminan Kematian bagi Peserta Bukan Penerima Upah*. Database Peraturan | JDIH BPK. <http://peraturan.bpk.go.id/Details/339151/pp-no-50-tahun-2025>
- Iswaningsih, M. L., Budiarta, I. N. P., & Ujianti, N. M. P. (2021). Perlindungan Hukum Terhadap Tenaga Kerja Lokal dalam Undang-undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Omnibus Law Cipta Kerja. *Jurnal Preferensi Hukum*, 2(3), 478–484.
- Khairani. (2022). *Kepastian Hukum Hak Pekerja Outsourcing: Ditinjau dari Konsep Hubungan Kerja antara Pekerja dengan Pemberi Kerja*. RajaGrafindo Persada.
- Munthe, M. A., & Sativa, A. (2025). Implementasi asas keamanan dan keselamatan konsumen dalam perjanjian asuransi kecelakaan penumpang ojek *online* (Studi kasus PT. Jasa Raharja, Medan). *Cessie : Jurnal Ilmiah Hukum*, 4(2). <https://doi.org/10.55904/cessie.v4i2.1649>
- Pamungkas, M., Nuridin, & Rahayu, K. (2022). *Hukum Keselamatan dan Kesehatan Kerja bagi Pekerja Proyek Konstruksi: Perbandingan Indonesia dan Malaysia*. Penerbit NEM.
- Pebriyanto. (2018). *Driver GoJek 1 Juta Lebih, Berapa yang Dilindungi Asuransi?* *Tempo*. <https://www.tempo.co/ekonomi/driver-gojek-1-juta-lebih-berapa-yang-dilindungi-asuransi--803541>
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 12 Tahun 2019 tentang Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat, Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 266 (2019).
- Pratama, D. (2021). Legal Protection of Passenger on *Online* Transportation Based on Highway Traffic Act. *Journal of Law and Legal Reform*, 2(4), 569–590. <https://doi.org/10.15294/jllr.v2i4.49351>
- Puspitasari, M. (2024). Pentingnya Asuransi Jiwa Bagi Anak Buah Kapal Yang Meninggal Karena Kecelakaan Kapal. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 10(15), 302–311. <https://doi.org/10.5281/zenodo.13771367>
- Putri, K. A. (2023, Agustus 6). Ojol jadi Korban Kabel Optik, Mitra Bisa Dapat Perlindungan Asuransi, Premi Bisa Cair Hingga Puluhan Juta. *Infobanknews*. <https://infobanknews.com/ojol-jadi-korban-kabel-optik-mitra-bisa-dapat-perlindungan-asuransi-premi-bisa-cair-hingga-puluhan-juta/>

- Rahmadani, G., Rokan, M. K., & Affan, I. (2025). Peran BPJS Kesehatan dalam Menanggapi Perubahan Struktur Pekerjaan di Era Globalisasi Ekonomi. *Rechtsnormen Jurnal Komunikasi Dan Informasi Hukum*, 3(2), 86–90. <https://doi.org/10.56211/rechtsnormen.v3i2.808>
- Rasmiaty, M. (2024). Rekonstruksi Normatif Kontrak Kerja Agen Asuransi Jiwa: Integrasi Nilai Etik Baik dalam Praktik Asuransi. *UNES Law Review*, 6(3), 8472–8483. <https://doi.org/10.31933/unesrev.v6i3.1754>
- Rindiani, Sudiarti, S., & Syahriza, R. (2023). *Analisis Implementasi Maqashid Syariah Dalam Mekanisme Asuransi Syariah*. <https://ejurnal.iaipd-nganjuk.ac.id/index.php/es/article/view/514>
- Riwu, M. R., Yudhaningsih, N. M., & Budhiyasa, P. (2025). Pengaruh Persaingan Jam Kerja dan Kebijakan Tarif pada Ojek Online terhadap Tingkat Pendapatan Mitra Driver Gojek di Kota Denpasar. *MUTIARA: Jurnal Ilmiah Multidisiplin Indonesia*, 3(4), 95–112. <https://doi.org/10.61404/mutiara.v3i4.439>
- Ryan, L., & Murphy, C. (2026). Employee or not employee? That is (still) the question for workers in the gig economy. *Employee Relations: The International Journal*, 48(9), 22–39. <https://doi.org/10.1108/ER-05-2025-0353>
- Simamora, K., & Sahliah, S. (2026). LEGAL REVIEW OF THE RIGHTS OF ONLINE MOTORCYCLE JET DRIVERS TO HOLIDAY BONUSES IN EMPLOYMENT RELATIONS BASED ON CIRCULAR LETTER OF THE MINISTER OF MANPOWER NO. M/3//HK.04.III/2025. *Journal Analytica Islamica*, 15(1), 422–431. <https://doi.org/10.30829/jai.v15i1.28617>
- Siregar, W. P. H., & Permata, C. (2023). Analisis Hukum Terhadap Klausula Eksonerasi pada Nota Laundry di Kecamatan Padang Hilir, Kota Tebing Tinggi Perspektif Wahbah Az-Zuhaili. *AL-MANHAJ: Jurnal Hukum Dan Pranata Sosial Islam*, 5(1), 215–228. <https://doi.org/10.37680/almanhaj.v5i1.2446>
- Stevania, M., & Hoesin, S. H. (2024). Analisis Kepastian Hukum Jaminan Sosial Ketenagakerjaan Bagi Gig Worker Pada Era Gig Economy Di Indonesia. *Jurnal Ilmiah Penegakan Hukum*, 11(2), 268–277. <https://doi.org/10.31289/jiph.v11i2.11968>
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 24 Tahun 2011 tentang Badan Penyelenggara Jaminan Sosial, Legis. No. 24, Nomor 116 Tahun 2011 Lembaran Negara Republik Indonesia (LNRI) (2011).
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2004 tentang Sistem Jaminan Sosial Nasional, Legis. No. 40, Nomor 150 Tahun 2004 Lembaran Negara Republik Indonesia (LNRI) (2004).
- Van Hoecke, M. (2011). *Methodologies of legal research: Which kind of method for what kind of discipline?* Hart Publishing. <http://hdl.handle.net/1854/LU-2068869>
- Winarso, C., Juniyanto, D., & Paradis, S. B. (2025). Asuransi jiwa. *Jurnal Ilmu Multidisiplin*, 3(2), 504–513. <https://doi.org/10.53935/jim.v3i2.76>
- Wu, X., Wang, J., & Jiang, J. (2025). Insurance and the gig economy: Analyzing Chinese platform workers' participation in work-related injury insurance. *Acta Psychologica*, 256, 105016. <https://doi.org/10.1016/j.actpsy.2025.105016>
- Yitawati, K., Chairani, M. A., & Pradhana, A. P. (2024). Problematika Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 Tentang Cipta Kerja Klaster Ketenagakerjaan Dalam Memberikan Perlindungan Dan Kesejahteraan Pekerja. *JURNAL RECHTENS*, 13(1), 97–118. <https://doi.org/10.56013/rechtens.v13i1.2671>
- Yuda, M., & Tarigan, T. M. (2023). Manipulation of Product Weight in Same-Day Grab Delivery by Seller Marketplace Tokopedia Medan City Perspective of DSN MUI Fatwa No. 112/DSN-MUI/IX/2017. *Indonesian Interdisciplinary Journal of Sharia Economics (IIJSE)*, 6(3), 2028–2040. <https://doi.org/10.31538/ijse.v6i3.3836>