

**IMPLEMENTASI ASAS PROPORSIONALITAS DALAM PERJANJIAN  
KEMITRAAN ANTARA PENGEMUDI OJEK ONLINE DENGAN  
PENYEDIA APLIKASI GOJEK**

**Skripsi**

Diajukan Untuk Memenuhi Sebagai Persyaratan Memperoleh  
Gelar Sarjana Strata Satu (S-1) Ilmu Hukum  
Program Kekhususan Hukum Perdata



**Disusun:**

**NITA JEPI TAMARA**

**NIM: 30302000242**

**PROGRAM STUDI (S.1) ILMU HUKUM  
FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG (UNISSULA)  
SEMARANG  
2024**

**IMPLEMENTASI ASAS PROPORSIONALITAS DALAM PERJANJIAN  
KEMITRAAN ANTARA PENGEMUDI OJEK ONLINE DENGAN  
PENYEDIA APLIKASI GOJEK**

Diajukan Untuk Memenuhi Sebagai Persyaratan Memperoleh  
Gelar Sarjana Strata Satu (S-1) Ilmu Hukum  
Program Kekhususan Hukum Perdata



Diajukan oleh:

**NITA JEPI TAMARA**

**NIM: 30302000242**

جامعته سلطان أجوع الإسلامية

Pada tanggal, 15 Januari 2024 telah disetujui oleh:

Dosen Pembimbing,

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Ira Alia Maerani', written over a faint circular stamp.

**Dr. Ira Alia Maerani, S.H., M.H**

**NIDN. 06.020578.03**

**HALAMAN PENGESAHAN**  
**IMPLEMENTASI ASAS PROPORSIONALITAS DALAM PERJANJIAN**  
**KEMITRAAN ANTARA PENGEMUDI OJEK ONLINE DENGAN**  
**PENYEDIA APLIKASI GOJEK**

Dipersiapkan dan Disusun Oleh:

NITA JEFF TAMARA  
303020000242

Telah Diperhatikan dan Ditinjau Tim Penguji  
Pada Tanggal 22 Februari 2024  
Dan Dinyatakan Telah Memenuhi Syarat Dan Lulus  
Tim Penguji  
Keiua

(Dr. Andi Aina Hmila, S.H., M.H.)  
NIDN: 0906068001

Anggota

Anggota

(Dr. Nanang Sri Darmadi, S.H., M.H.)  
NIDN: 0615087903

Dr. Ira Alla Maerani, S.H., M.H.  
NIDN. 06.020578.03



Dr.H. Jawade Hafidz, S.H., M.H  
NIDN: 0620046701

## SURAT PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : NITA JEPI TAMARA

Nim : 30302000242

Dengan ini saya nyatakan Karya Tulis Ilmiah yang berjudul:

### IMPLEMENTASI ASAS PROPORSIONALITAS DALAM PERJANJIAN KEMITRAAN ANTARA PENGENMUDI OJEK *ONLINE* DENGAN PENYEDIA APLIKASI GOJEK

Adalah benar hasil karya dan penuh kesadaran bahwa saya tidak melakukan tindakan plagiasi atau mengambil alih seluruh atau sebagian besar karya tulis orang lain tanpa menyebut sumbernya. Jika saya terbukti melakukan tindakan plagiasi, saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan aturan yang berlaku.



## SURAT PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : NITA JEPI TAMARA

NIM : 30302000242

Program Studi : Ilmu Hukum

Fakultas : Hukum

Dengan ini menyerahkan karya ilmiah berupa Skripsi, dengan judul:

### IMPLEMENTASI ASAS PROPOSIONALITAS DALAM PERJANJIAN KEMITRAAN PENGEMUDI OJEK ONLINE DENGAN PENYEDIA APLIKASI GOJEK

dan menyetujui menjadi hak milik Universitas Islam Sultan Agung serta memberikan Hak Bebas Royalti Non-eksklusif untuk disimpan, diilustrasikan, difotokopi dalam pengkalan baru, dan dipublikasikan secara elektronik atau media lain untuk kepentingan akademis, selama tetap mencantumkan nama penulis sebagai pemilik Hak Cipta.

Pernyataan ini saya buat dengan sungguh-sungguh. Apabila di kemudian hari terbukti ada pelanggaran Hak Cipta/Plagiarisme dalam karya ilmiah ini, maka segala bentuk tuntutan hukum yang timbul akan saya tanggung secara pribadi tanpa melibatkan pihak Universitas Islam Sultan Agung.

**UNISSULA**  
جامعة سلطان أبجوج الإسلامية

Semarang, 29 Februari 2024

10000  
METERA  
TEMPEL  
NITA JEPI TAMARA

## MOTTO DAN PERSEMBAHAN

### MOTTO:

“Sesungguhnya beserta kesulitan ada kemudahan” – (QS. Al-Insyirah: 5-6)

“Barangsiapa menempuh jalan untuk mendapatkan ilmu, Allah akan memudahkan baginya jalan menuju surga”- HR. Muslim

### PERSEMBAHAN:

Alhamdulillah atas berkah, rahmat, hidayah, dan karunia-Nya Penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik. Karya ini Penulis persembahkan kepada:

1. Kedua orang tuaku yang senantiasa bekerja dan berdoa untuk keberhasilan dan kesuksesanku.
2. Kedua kakakku Eni Susanti dan Heri Sigit Andrianto yang selalu memberikan dukungan dan dorongan semangat.
3. Sahabat dan teman-temanku yang selalu memberikan semangat.
4. Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung.

## KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Puji syukur atas kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat, taufik, dan hidayah-Nya pada Penulis, sehingga dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **“IMPLEMENTASI ASAS PROPOSIONALITAS DALAM PERJANJIAN KEMITRAAN OJEK ONLINE DENGAN PENYEDIA APLIKASI GOJEK”** dalam rangka memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana Strata Satu (S-1) di Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang (UNISSULA).

Penyusunan skripsi ini tidak lepas dari dukungan, motivasi, bantuan, serta doa-doa terbaik dari berbagai pihak, sehingga Penulis dapat melakukan usaha yang terbaik guna menyelesaikan penulisan skripsi ini. Oleh karena itulah penulis ingin menyampaikan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Prof. Dr. H. Gunarto, S.H.,S.E.,Akt.,M.Hum selaku Rektor Universitas Islam Sultan Agung Semarang,
2. Dr. H. Jawade Hafidz, S.H.,M.H selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
3. Dr. Hj. Widayati, S.H.,M.H selaku Wakil Dekan I Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang, Arpangi, S.H.,M.H selaku Wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung

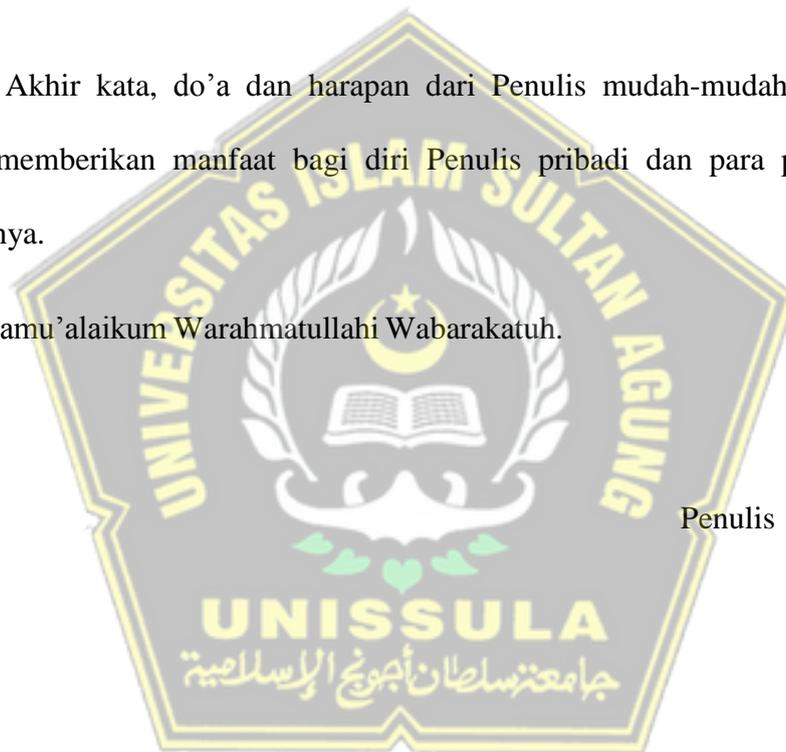
Semarang, Dr. Muhammad Ngaziz, S.H.,M.H selaku Ketua Program Studi S1 Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.

4. Dr. Hj. Peni Rinda Listyawati, S.H.,M.Hum selaku Dosen wali yang telah memberikan arahan kepada Penulis.
5. Dr. Ira Alia Maerani, S.H.,M.H selaku Dosen Pembimbing yang telah memberikan bimbingan kepada Penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
6. Dosen Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang yang telah memberikan ilmu, pengalaman serta nasehat yang baik dan bermanfaat bagi Penulis.
7. Akbar Maulana Mutha' il Athi' yang menemani Penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
8. Sahabat-sahabatku, Salwa Kasih, Era Fazira, Yuni Rahmawati, Annisa Fitri, Intan Betta, Anggun Mubarak, Shafa Aqillah, Hasna Nabila, Aliya Himma Tsana, yang sudah menemani proses perkuliahan dan skripsi Penulis.
9. Suara Pers Mahasiswa (SUPREMA) yang telah menjadi tempat bagi penulis mengembangkan diri.
10. Teman-teman seperjuangan Mahasiswa Fakultas Hukum Angkatan 2020 Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
11. Semua pihak yang telah membantu penulis dalam penyelesaian skripsi ini, yang tidak dapat disebutkan satu persatu. Semoga Allah SWT memberikan berkah dan karunia-Nya serta membalas kebaikan mereka.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini masih jauh dari kata sempurna, karena terbatasnya pengalaman dan pengetahuan yang ada pada Penulis. Namun demikian Penulis telah berusaha dengan sekuat tenaga untuk mendekati kekurangan dan kesempurnaan, maka segala kritik dan saran yang positif dan berbagai pihak sangat ditunggu dan akan Penulis terima dengan senang hati.

Akhir kata, do'a dan harapan dari Penulis mudah-mudahan skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi diri Penulis pribadi dan para pembaca pada umumnya.

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.



Penulis

NITA JEPI TAMARA

## Daftar Isi

### Contents

HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
SURAT PERNYATAAN KEASLIAN.....	iii
SURAT PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH .....	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN .....	v
KATA PENGANTAR.....	vi
Daftar Isi .....	ix
ABSTRAK.....	xii
<i>ABSTRACT</i> .....	xiii
BAB I .....	1
PENDAHULUAN .....	1
1. Latar Belakang .....	1
2. Rumusan Masalah .....	7
3. Tujuan Penelitian .....	8
4. Kegunaan Penelitian.....	8
5. Terminologi.....	9
6. Metode Penelitian.....	11

7. Jadwal Penelitian.....	14
8. Sistematika Penulisan.....	15
BAB II.....	17
TINJAUAN PUSTAKA.....	17
1. Tinjauan umum tentang Asas Proporsionalitas .....	17
2. Tinjauan Umum Mengenai Perjanjian .....	19
3. Tinjauan Umum Terhadap Go-jek.....	40
4. Tinjauan Umum Asas Proporsionalitas Menurut Perspektif Islam .....	41
BAB III.....	49
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	49
1. Implementasi Asas Proporsionalitas Dalam Perjanjian Kemitraan Antara Pengemudi Ojek Online Dengan Penyedia Aplikasi Gojek .....	49
2. Hubungan Hukum Kemitraan Pengemudi Ojek <i>Online</i> dan Penyedia Aplikasi Gojek Jika Memenuhi Unsur Hubungan Kerja Dapat Dikatakan Hubungan Kerja Sesuai Dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan .....	82
BAB IV .....	96
PENUTUP.....	96
1. Kesimpulan.....	96

2.Saran.....	98
DAFTAR PUSTAKA .....	101
LAMPIRAN.....	107



## ABSTRAK

Era modernisasi teknologi berkembang begitu pesat, tidak dapat dipungkiri memberikan dampak pada bidang bisnis untuk segera beradaptasi melalui transformasi digital. Salah satunya pada penyedia aplikasi Gojek yang menghubungkan pengemudi dengan pelanggan melalui aplikasi. Pola hubungan kemitraan antara penyedia aplikasi dan pengemudi didasarkan perjanjian kemitraan. Pada studi kali ini bertujuan untuk mengetahui implementasi asas proporsionalitas dalam perjanjian kemitraan antara pengemudi ojek *online* dengan penyedia aplikasi Gojek dan bertujuan mengetahui hubungan hukum kemitraan pengemudi ojek *online* dan penyedia aplikasi Gojek jika memenuhi unsur hubungan kerja sesuai dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif serta pendekatan yuridis sosiologis yang menjelaskan mengenai ketentuan-ketentuan dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku dengan dikaitkan kenyataan di lapangan. Penelitian ini bersifat deskriptif menggunakan metode menggambarkan atau menganalisis peraturan dengan masalah sosial yang diteliti.

Hasil dari penelitian dapat disimpulkan bahwa perjanjian dilaksanakan secara elektronik dan isi perjanjian telah ditentukan oleh penyedia aplikasi Gojek. Isi perjanjian tersebut sewaktu-waktu dapat dilakukan perubahan secara sepihak oleh Gojek. Selain itu isi perjanjian tersebut memasukan klausa eksonarisasi yang mengalih tanggung jawab penyedia aplikasi kepada pengemudi. Sistem bagi hasil hubungan kemitraan antara penyedia aplikasi Gojek 20% dan pengemudi sebesar 80% ini menimbulkan kerugian pada mitranya. Terutama dengan adanya perubahan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP 1001 Tahun 2022 Tentang Perubahan Atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 667 Tahun 2022 Tentang Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat Yang Dilakukan Dengan Aplikasi yang tidak berpihak pada pengemudi. Perjanjian antara penyedia aplikasi Gojek dengan pengemudi tidak memenuhi asas proporsionalitas. Penelitian ini juga menyimpulkan kemitraan tidak memenuhi unsur-unsur adanya pekerja, perintah dan upah sesuai dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan dalam hal ini menyebabkan timbulnya kerentanan bagi pengemudi pada hubungan kemitraan antara penyedia aplikasi Gojek.

**Kata kunci:** perjanjian, kemitraan, asas proporsionalitas, Gojek.

## **ABSTRACT**

*The era of technological modernization is developing so rapidly, it cannot be denied that it has had an impact on the business sector to immediately adapt through digital transformation. One of them is the Gojek application provider which connects drivers with customers via the application. The partnership relationship pattern between application providers and drivers is based on a partnership agreement. This study aims to determine the implementation of the principle of proportionality in partnership agreements between online motorcycle taxi drivers and Gojek application providers and aims to determine the legal relationship between online motorcycle taxi drivers and Gojek application providers if they fulfill the elements of an employment relationship in accordance with Law Number 13 of 2003 concerning Employment. .*

*This research uses qualitative research methods and a sociological juridical approach which explains the provisions in the applicable laws and regulations in relation to the reality on the ground. This research is descriptive in nature using the method of describing or analyzing regulations with the social problems being studied.*

*The results of the research can be concluded that the agreement is executed electronically and the contents of the agreement have been determined by the Gojek application provider. The contents of the agreement can be changed unilaterally by Gojek at any time. Apart from that, the contents of the agreement include an exonarization clause which transfers the responsibility of the application provider to the driver. The profit sharing system of the partnership relationship between the Gojek application provider is 20% and the driver is 80%, causing losses to the partners. Including changes to the Decree of the Minister of Transportation of the Republic of Indonesia Number KP 1001 of 2022 concerning Amendments to the Decree of the Minister of Transportation Number KP 667 of 2022 concerning Guidelines for Calculating Costs for Using Motorbikes Used for the Benefits of the Community which are Done with an Application that does not side with the driver. The agreement between the Gojek application provider and the driver does not meet the principle of proportionality. This research also concluded that partnerships do not fulfill the elements of workers, orders and wages in accordance with Law Number 13 of 2003 concerning Employment, in this case causing vulnerability for drivers in the partnership relationship between Gojek application providers.*

**Keywords:** *agreement, partnership, principle of proportionality, Gojek.*

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### 1. Latar Belakang

Era modernisasi teknologi berkembang begitu pesat disegala lini kehidupan. Tidak dapat dipungkiri banyaknya kemajuan di bidang teknologi memberi pengaruh terhadap perusahaan atau bisnis untuk segera beradaptasi dengan perubahan melalui transformasi digital. Aplikasi Gojek adalah salah satu perusahaan yang telah menerapkan transformasi digital di bidang transportasi *online*. Inovasi jasa ojek *online* dapat diakses melalui *smartphone* yang terhubung dengan koneksi internet memudahkan bagi konsumen melakukan aktivitasnya tanpa khawatir macet, antri dan terhalang cuaca. Selain itu aplikasi transportasi online diikuti dengan bertambahnya lapangan pekerjaan.

Model bisnis jasa transportasi online atau biasa disebut *ride-sharing* merupakan konsep inovasi yang memadukan kerjasama kemitraan antara perusahaan penyedia aplikasi pelayanan angkutan dengan individu pemilik kendaraan, dimana perusahaan aplikator menyediakan layanan digital untuk mempertemukan calon penumpang dengan pemilik kendaraan. Keberadaan industri *ride-sharing* pada era globalisasi adalah perwujudan pergeseran pola *owning resources* (kepemilikan pribadi) kearah *sharing resources* (yang memungkinkan para pihak dalam suatu komunitas yang

terkoordinasi untuk memperoleh, memberikan, ataupun berbagi akses antara pihak satu dengan pihak lain).<sup>1</sup>

Faktor ini menarik minat masyarakat untuk melakukan kemitraan dengan penyedia aplikasi Gojek. Awalnya profesi ojek *online* sebatas sampingan bagi *driver*, namun insentif yang diperoleh dalam sehari cukup tinggi, sehingga banyak menjadikan pekerjaan ini sebagai pekerjaan utama. Peningkatan akan jumlah mitra yang tergabung dalam aplikasi karena memberikan keleluasaan kepada *driver* dengan jam bekerja secara fleksibel dan dapat menjadi pekerjaan sampingan.

Pola hubungan antara penyedia aplikasi Gojek dan pengemudi ojek *online* (Ojol) adalah hubungan kemitraan, kedudukan ojol sebagai pelaksana atas usaha besar dan digolongkan usaha mikro yang bergerak di bidang usaha produktif dengan aset di bawah kriteria. Pengertian mengenai kemitraan ini tertuang di dalam Pasal 1 Angka 13 Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 Tentang Usaha Mikro Kecil dan Menengah bahwa; kemitraan adalah kerja sama dalam keterkaitan usaha, baik langsung maupun tidak langsung, atas dasar prinsip saling memerlukan, memperkuat, dan menguntungkan yang melibatkan pelaku usaha mikro kecil dan menengah dengan usaha besar. Terkait kemitraan dalam

---

<sup>1</sup> Jumho Hamadi, 2015, "The Sharing Economy : Why People Partipate in Collaborative Consumption". Finlandia : Willey Online Library, *Journal of Association for Information Science and Tecnology*. DOI:10.1002/asi

hubungannya dengan keperdataan disebut *maatschap* terdapat dalam Pasal 1618-1652 KUHPerdara yang memiliki arti persekutuan perdata.

Antara Pengemudi Ojek *online* dengan penyedia aplikasi Gojek menggunakan dasar perjanjian kerjasama kemitraan. Menurut Pasal 1313 KUHPerdara perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih. Lahirnya perjanjian kemitraan menjadi sebab hubungan hukum berupa perikatan yang timbul karena adanya perjanjian kemitraan yang melahirkan hak dan kewajiban antara kedua pihak untuk memperoleh suatu prestasi. Penyedia aplikasi dan pengemudi ojek *online* harus memiliki posisi sejajar untuk melakukan kesepakatan atau negosiasi diantara keduanya sesuai dengan prinsip dari kemitraan. Hal ini syarat subjektif sahnya perjanjian menurut Pasal 1320 KUHPerdara dan bentuk kehendak bebas oleh para pihak di dalam pembuatan perjanjian berasas kebebasan berkontrak.

Sistem kemitraan tidak diatur oleh Undang-Undang Ketenagakerjaan karena telah diatur di Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 2013 dan bukan suatu hubungan kerja. Tidak terdapat hubungan kerja dalam hubungan mitra pengemudi dengan Gojek, karena mitra pengemudi diharuskan membagi upah yang ia terima dari konsumen kepada Gojek, sehingga hubungan yang terjadi adalah hubungan

kerjasama bagi hasil.<sup>2</sup> Dapat dikatakan hubungan kerja apabila melakukan perjanjian kerja antara keduanya. Perjanjian kerja menurut Pasal 1 Angka 14 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan adalah perjanjian antara pekerja atau buruh dengan pengusaha atau pemberi kerja yang memuat syarat-syarat kerja, hak, dan kewajiban para pihak. Dalam hubungan kerja mempunyai unsur pekerjaan, upah dan perintah antara atasan dan bawahan.

Sesuai yang diamanatkan di dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, terdapat di Pasal 27 Ayat (2) bahwa tiap-tiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan. Artinya negara ikut berperan melindungi melalui instrumen hukum di bidang hubungan pekerja atau buruh maupun kemitraan. Tujuannya agar asas proporsionalitas dalam hubungan kemitraan khususnya dalam penyedia aplikasi Gojek dengan pengemudi ojek *online* sesuai dengan prinsip kemitraan yaitu saling memerlukan, memperkuat, dan menguntungkan.

Perjanjian mengandung asas proporsionalitas apabila antara pihak seimbang dalam kedudukan hak dan kewajiban. Dalam perjanjian akan tercipta suatu hak dan kewajiban bagi para pihak yang berjanji, hak adalah setiap keadaan yang wajib diterima, sedangkan kewajiban adalah segala keadaan yang wajib dilakukan. Kedudukan para pihak dalam perjanjian

---

<sup>2</sup> Sonhaji, 2018, Aspek Hukum Layanan Ojek Online Perspektif Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, *Administrative law & governance journal*; Vol. 1.

haruslah ada rasa keadilan yang ukurannya didasarkan pada kepatuhan para pihak dalam memenuhi perjanjian.<sup>3</sup> Menurut *kamus bahasa Indonesia* adil adalah tidak sewenang-wenang, tidak berpihak, tidak berat sebelah. Artinya bahwa adil merupakan suatu perasaan pada seseorang yang tidak dapat diukur tingkatannya satu orang dengan orang lain.

Pelaksanaan kontrak perjanjian antara penyedia aplikasi Gojek dan pengemudi ojek *online* dibuat secara elektronik. Dirancang oleh pengelola perusahaan penyedia aplikasi memuat pasal kerjasama kemitraan dalam bentuk perjanjian bersifat baku dan diberlakukan untuk semua mitranya. Perjanjian baku ini mengakibatkan pengemudi ojek *online* hanya dapat memilih dua pilihan antara setuju atau menolak klausula baku dalam perjanjian kemitraan. Klausula baku menurut Pasal 1 Ayat 10 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen adalah setiap aturan atau ketentuan dan syarat-syarat yang telah dipersiapkan dan ditetapkan terlebih dahulu secara sepihak oleh pelaku usaha yang dituangkan dalam suatu dokumen dan/atau perjanjian yang mengikat dan wajib dipenuhi oleh konsumen.

Pelaksanaan perjanjian kemitraan antara penyedia aplikasi Gojek dengan pengemudi ojek *online* tidak berasaskan proposionalitas menutup ruang untuk melakukan tawar-menawar sehingga tidak menguntungkan mitra kerjanya. Sehingga calon mitra terpaksa menerima segala isi

---

<sup>3</sup> Siregar, A. M, 2019, *Perjanjian Kredit Antara Bank Dengan Pelaku Usaha Kecil dan Menengah Dalam Meningkatkan Perekonomian Masyarakat*.

perjanjian (*taken for granted*), karena jika melakukan alternatif lain tawar-menawar kosekuensinya tidak diterima sebagai mitra. Adanya kepentingan kesejahteraan yang berbeda pada kedua belah pihak inilah yang menyebabkan sulit untuk mencapai asas proposionalitas. Kepentingan pengusaha merupakan keuntungan yang sebesar-besarnya, sedangkan kepentingan pekerja adalah kesejahteraan, sehingga pada umumnya pengusaha memandang kesejahteraan pekerja adalah ongkos produksi yang selalu harus ditekan seminimal mungkin karena kesejahteraan pekerja akan mengurangi keuntungan pengusaha.<sup>4</sup>

Hal-hal seperti inilah yang membuat banyak terjadinya penyelundupan hukum dengan menggunakan hubungan kemitraan pada status yang seharusnya adalah hubungan kerja yang dilakukan oleh pengusaha kepada pekerjanya.<sup>5</sup> Meskipun tidak setara dalam perjanjian kerja pekerja terlindungi oleh peraturan-peraturan ketenagakerjaan terutama dalam hal pendapatan minimum, keamanan, dan keselamatan kerja, jaminan kesehatan, jaminan hari tua, jam kerja dan lembur, cuti, sakit atau maternity dan lain-lain. Disisi lain, mitra ojol justru menjadikan mitra rentan karena ketiadaan jaminan upah minimum, jaminan kesehatan, pesangon, upah lembur, hak libur, hingga jam kerja layak.

---

<sup>4</sup> Ahmad Hunaeni Zulkamaen dan Tanti Kirana Utami, 2016, Perlindungan Hukum terhadap Pekerja dalam Pelaksanaan Hubungan Industrial, *Padjajaran Jurnal Hukum*, Vol. 3, No. 2, hlm 407-427.

<sup>5</sup>Amin Maulana, 2020, Penyelundupan Hukum Dengan Menggunakan Hubungan Kemitraan Pada Status Yang Seharusnya Hubungan Kerja Yang Dilakukan Oleh Perusahaan Dengan Pkerjanya, *Suara Keadilan*, Vol. 21, No. 1.

Beberapa hal di atas menjadi masalah yang perlu ditelaah, mulai dengan kedudukan dari pengemudi ojek *online* terhadap asas proporsionalitas di dalam perjanjian kemitraan dengan penyedia aplikasi Gojek dan bagaimana hubungan hukum kemitraan pengemudi ojek *online* dan penyedia aplikasi Gojek jika memenuhi unsur hubungan kerja dapat dikatakan sebagai hubungan kerja sesuai dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. Oleh karena itu penulis tertarik mengangkat masalah ini dengan judul **“IMPLEMENTASI ASAS PROPORSIONALITAS DALAM PERJANJIAN KEMITRAAN ANTARA OJEK ONLINE DENGAN PENYEDIA APLIKASI GOJEK”**

## **2. Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian dari latar belakang di atas, maka penulis merumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana implementasi asas proporsionalitas dalam perjanjian kemitraan antara pengemudi ojek *online* dengan penyedia aplikasi Gojek?
2. Bagaimana hubungan hukum kemitraan pengemudi ojek *online* dan penyedia aplikasi Gojek jika memenuhi unsur hubungan kerja dapat dikatakan sebagai hubungan kerja sesuai dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan?

### 3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dikemukakan, maka tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui implementasi asas proporsionalitas dalam perjanjian kemitraan antara pengemudi ojek *online* dengan penyedia aplikasi Gojek.
2. Untuk mengetahui hubungan hukum kemitraan pengemudi ojek *online* dan penyedia aplikasi Gojek jika memenuhi unsur hubungan kerja dapat dikatakan sebagai hubungan kerja sesuai dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.

### 4. Kegunaan Penelitian

Faedah penelitian ini diharapkan berguna baik secara teoritis maupun secara praktis, dengan kata lain yang dimaksud dengan faedah teoritis yaitu sebagai sumbangan baik kepada ilmu pengetahuan pada umumnya maupun kepada ilmu hukum khususnya, dari segi praktis penelitian ini berfaedah bagi kepentingan negara, bangsa, masyarakat dan pembangunan.<sup>6</sup>

#### a. Manfaat teoritis:

1. Diharapkan dapat berguna bagi pengemudi ojek *online* dalam menambah pengetahuan dan wawasan mengenai implementasi

---

<sup>6</sup> Ida Hanifah, Dkk, 2014, *Pedoman Penulisan Skripsi*, Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, Medan, Hlm. 5.

asas proposionalitas di dalam perjanjian kemitraan dengan penyedia aplikasi Gojek.

2. Diharapkan dijadikan pedoman atau pertimbangan oleh peneliti lainnya yang ingin mengkaji secara lebih mendalam berkaitan implementasi asas proposional dalam perjanjian kemitraan ojek *online* dengan penyedia aplikasi Gojek.

3. Diharapkan penelitian ini dapat memberikan sumbangan ilmiah bagi ilmu pengetahuan hukum dalam pengembangan ilmu hukum perdata berkaitan dengan perjanjian kerjasama kemitraan terutama di bidang perusahaan yang bergerak di bidang pelayanan jasa transportasi atau angkutan orang.

b. Manfaat Praktis

Penelitian hukum ini diharapkan dapat menjawab dari rumusan masalah yang dikemukakan penulis dan untuk memberikan sumbangan pemikiran kepada masyarakat tentang perjanjian kemitraan serta dapat menjadi acuan dalam kajian ilmiah sebagai bahan pertimbangan terhadap penelitian-penelitian selanjutnya.

## 5. Terminologi

Terminologi penulisan penelitian ini, menerangkan pengertian-pengertian dari istilah-istilah yang digunakan dalam penulisan penelitian ini, diantaranya:

a. Pengertian Implementasi

Kata implementasi dalam *Kamus Besar Bahasa Indonesia* memiliki arti pelaksanaan atau penerapan. Implementasi hukum yakni pelaksanaan dari norma hukum dalam kasus/ tindakan /putusan, atau hukum dalam keadaan konkrit, menerapkan hukum dari *law in book* ke *law in action*. Dengan kata lain, efektifitas hukum adalah kesesuaian antara bagaimana yang sudah diatur di dalam hukum dengan bagaimana pelaksanaannya.<sup>7</sup>

b. Pengertian Asas Proporsionalitas

Asas berimbang merupakan perwujudan doktrin “keadilan berkontrak” yang mengoreksi dominasi asas kebebasan berkontrak yang dalam beberapa hal justru menimbulkan ketidakadilan.<sup>8</sup>

c. Pengertian Perjanjian Kemitraan

Kemitraan adalah suatu strategi bisnis yang dilakukan oleh dua pihak atau lebih dalam jangka waktu tertentu untuk meraih keuntungan bersama dengan prinsip saling membutuhkan dan saling membesarkan.<sup>9</sup>

d. Pengertian Gojek

Gojek merupakan suatu media yang memudahkan para pelanggannya untuk melakukan pemesanan transportasi *online*

---

<sup>7</sup>Muhammad Joni, Efektifitas Penerapan Hukum (Online), <http://www.mjoni.com/opini/artikel-hukum/efektifitas-penerapan-hukum.html> (diakses pada 14 Agustus 2023)

<sup>8</sup>Pribadi, D.S, 2018, Penerapan Asas Proporsionalitas/Berimbang dalam Perjanjian Kemitraan, *Jurnal Universitas Mulawarman Samarinda*.

<sup>9</sup> Mohammad Jafar Hafsah, 2000, *Kemitraan Usaha*, Sinar Harapan, Jakarta, Hlm. 10.

menggunakan aplikasi agar dapat terhubung dengan pengemudi ojek *online* atau mitra kerja Gojek.

## **6. Metode Penelitian**

### a. Metode Pendekatan

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan yuridis sosiologis, yaitu penelitian yang obyek kajiannya adalah mengenai perilaku masyarakat. Perilaku masyarakat yang dikaji adalah perilaku yang timbul akibat berinteraksi dengan norma yang ada.<sup>10</sup> Metode penelitian ini menjelaskan mengenai ketentuan-ketentuan dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku dengan dikaitkan kenyataan di lapangan.

### b. Spesifikasi Penelitian

Penelitian hukum yang digunakan adalah bersifat deskriptif yaitu menggunakan metode menggambarkan atau menganalisis peraturan dengan masalah sosial yang tengah diteliti. Pelaksanaan penelitian ini untuk mengetahui implementasi asas proposional dalam perjanjian kemitraan ojek *online* dengan penyedia aplikasi Gojek.

### c. Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan oleh penulis dalam penelitian yaitu:

#### 1. Data Primer

---

<sup>10</sup> Muhaimin, 2020, *Metode Penelitian Hukum*, UPT. Mataram University Press, Mataram, Hlm. 87.

Data primer adalah data diperoleh melalui wawancara langsung terhadap narasumber di lapangan mengenai permasalahan yang sedang di teliti untuk memperoleh data yang diperlukan.

## 2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh melalui kepustakaan hukum. Dengan mempelajari literatur hukum berupa buku-buku, peraturan perundang-undangan, jurnal dan data tertulis berikatan dengan penelitian. Data sekunder dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

### a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum ini bersumber dari peraturan perundang-undangan sebagai berikut:

- 1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- 2) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.
- 3) Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 Tentang Usaha Mikro, Kecil dan Menengah.
- 4) Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan.
- 5) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.

### b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder melengkapi bahan primer bersumber dari literatur buku-buku hukum berkaitan dengan judul penelitian.

c. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier untuk mendukung bahan primer dan sekunder yang bersumber dari jurnal-jurnal, website, kamus hukum, Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) dan artikel hukum sesuai dengan penelitian penulis.

d. Metode Pengumpulan Data

Bagian ini penulis mengumpulkan data dengan dua sumber yaitu primer dan sekunder yang telah disesuaikan dengan pendekatan penelitian.

1) Data Primer

Teknik pengumpulan data ini melakukan wawancara dengan narasumber secara langsung untuk menanyakan beberapa pertanyaan kemudian jawaban akan menjadi sebuah informasi.

2) Data Sekunder

Teknik pengumpulan data dengan penelitian kepustakaan (*library research*) dari literatur hukum seperti buku hukum, peraturan perundang-undangan, jurnal dan data tertulis berkaitan dengan penelitian.

e. Lokasi dan Subyek Penelitian

Lokasi penelitian dilakukan di PT. Gojek Indonesia beralamatkan di Jl. Jenderal Sudirman No.320A, RT 01/RW. 2, Salamanmloyo, Kec. Semarang Barat, Kota Semarang, Jawa Tengah 50141.

f. Metode Analisis Data

Data yang diperoleh dalam penelitian akan dianalisis secara kualitatif yaitu digambarkan dengan keadaan sebenarnya baik secara lisan maupun tulisan dari narasumber mencakup mengenai persoalan yang terjadi di lapangan berkaitan asas proporsionalitas dalam perjanjian kemitraan ojek *online* dengan penyedia aplikasi Gojek.

**7. Jadwal Penelitian**

No	Kegiatan	Agust 2023	Septe 2023	Okto 2023	Nov 2023	Des 2023
1.	Tahap persiapan					
2.	Tahap penyusunan proposal					
3.	Pengumpulan data					
4.	Pengolahan data					
5.	Tahap penyajian data dan penyusunan skripsi					
6.	Tahap ujian skripsi					

7.	Tahap revisi dan penggandaan					
----	------------------------------	--	--	--	--	--

## 8. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan skripsi yang berjudul “**IMPLEMENTASI ASAS PROPOSIONAL DALAM PERJANJIAN KEMITRAAN ANTARA OJEK ONLINE DENGAN PENYEDIA APLIKASI GOJEK**” akan diuraikan dari 4 (empat) bab yaitu pendahuluan, tinjauan pustaka, pembahasan, dan penutup sebagai berikut:

### **BAB I : PENDAHULUAN**

Bab ini akan menjelaskan mengenai gambaran umum yang menjadi dasar dari penulisan karya ilmiah ini meliputi latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, kegunaan penelitian, terminologi, metode penelitian, dan jadwal penelitian serta sistematika penulisan hukum.

### **BAB II : TINJAUAN PUSTAKA**

Bab ini menjelaskan mengenai pengertian dari asas proposionalitas, perjanjian, syarat perjanjian, kemitraan, unsur-unsur kemitraan, hubungan kerja, dan unsur-unsur pekerja.

### **BAB III : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Bab ini memaparkan berkaitan dengan hasil penelitian yang telah diperoleh untuk dilanjutkan pembahasan dikaitkan mengenai kesesuaian

kedudukan dari pengemudi ojek *online* terhadap asas proporsionalitas di dalam perjanjian kemitraan dengan penyedia aplikasi Gojek dan hubungan hukum kemitraan pengemudi ojek *online* dan penyedia aplikasi Gojek jika memenuhi unsur hubungan kerja dapat dikatakan sebagai hubungan kerja sesuai dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.

#### **BAB IV : PENUTUP**

Bab ini memaparkan kesimpulan dan saran dari hasil penelitian yang diperoleh dari keseluruhan dari permasalahan yang diteliti.



## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 1. Tinjauan umum tentang Asas Proporsionalitas

##### a. Pengertian Asas Proporsionalitas

Asas proporsionalitas adalah asas yang menjadi dasar atas pertukaran antara hak dan kewajiban antar pihak sesuai porsi dan kemampuannya dalam seluruh proses kontraktual.<sup>11</sup> Asas ini sebagai wujud dari asas kebebasan berkontrak yang mana para pihak bebas memasukan klausa atau isi di dalam kontrak. kesepakatan dinilai memiliki kesetaraan dalam perjanjian karena bersifat mengikat keduanya.

Asas proporsionalitas dalam perjanjian diartikan sebagai asas yang mendasari pertukaran hak dan kewajiban para pihak yang sesuai dengan proporsi atau bagiannya. Asas ini tidak mempermasalahkan keseimbangan hasil, namun lebih menekankan pada proporsi pembagian hak dan kewajiban di antara para pihak.<sup>12</sup> Sedangkan asas keseimbangan merupakan kehendak dari kedua belah pihak untuk memenuhi dan melaksanakan perjanjian dan menekankan hak dan kewajiban para pihak secara wajar dengan tidak membebani salah satu

---

<sup>11</sup> Agus Yudha Hernoko, A. Y. (2014). Hukum Perjanjian Asas Proporsionalitas Dalam Kontrak Komersil. Jakarta: Kencana.

<sup>12</sup> *Ibid*, hlm, 3.

pihak saja. Untuk melakukan pengujian daya kerja asas keseimbangan maka dapat melalui tindakan, isi, dan pelaksanaan perjanjian.<sup>13</sup>

Asas proporsionalitas merupakan asas yang dibuat oleh pihak yang terlibat dalam sebuah kontrak untuk memenuhi hak dan kewajibannya masing-masing. Oleh karena itu, ketika salah satu pihak tidak memenuhi haknya atau kewajibannya tidak terpenuhi, maka ia telah melanggar asas proporsionalitas ini.<sup>14</sup>

Agus Yudha Hernoko, memberikan pandangan bahwa asas proporsionalitas memiliki beberapa substansi, yaitu:

- 1) Asas proporsionalitas menekankan pada hak, peluang dan kesempatan yang sama kepada para pihak;
- 2) Hak, kewajiban, serta risiko dibagi secara patut berdasarkan prinsip sama rasa, sama bahagian, bukan sekedar sama rata, sama rasa;
- 3) Persamaan dalam asas proporsionalitas dimaknai sebagai “persamaan kedudukan dan persamaan proses” bukan hanya “persamaan hasil;
- 4) Asas proporsional menekankan distribusi hak dan kewajiban secara patut dan dapat dilaksanakan, serta

---

<sup>13</sup> Herliono Budiono, (2006), *Asas Keseimbangan Bagi Hukum Perjanjian Indonesia, Hukum Perjanjian Berlandaskan Asas-Asas Wigati Indonesia*, Bandung: Citra Aditya Bhakti. Hlm, 334, 545.

<sup>14</sup> Elfa Murdiana, Hary Kurniawan, 2021, *Asas Proporsionalitas Insentif Pada Jasa Transportasi Ojek Online Grab Kota Metro Dalam Perspektif Hukum Ekonomi Syariah*, *Jurnal Hukum dan Ekonomi Syariah*.

- 5) Asas proporsionalitas juga mengatur potensi serta risiko yang dibagi secara proporsionalitas antarpada pihak.

## **2. Tinjauan Umum Mengenai Perjanjian**

### **a. Pengertian Perjanjian**

Pengertian perjanjian terdapat di Pasal 1313 KUHPdata bahwa suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih. Sedangkan menurut ahli hukum perjanjian merupakan kesepakatan antara dua atau lebih subjek hukum yang saling mengikatkan diri untuk mencapai tujuan tertentu. perjanjian menimbulkan perikatan (*verbintenis*), yaitu hubungan hukum di bidang hukum kekayaan yang di dalamnya terdapat pihak yang disebut kreditur (memiliki hak dan wewenang untuk menuntut pemenuhan prestasi) dan pihak lain yang disebut debitur (berkewajiban untuk memenuhi prestasi).<sup>15</sup>

Pengertian dalam Pasal 1313 KUHPdata memiliki makna yang rancu sehingga akan menyebabkan kesalahpahaman bagi pihak yang membuat perjanjian. Pengertian ini sebenarnya tidak lengkap, tetapi dengan pengertian ini, sudah jelas bahwa dalam perjanjian itu terdapat satu pihak mengikatkan diri kepada pihak lain. Pengertian ini

---

<sup>15</sup> Mochtar Kusumaatmaja, 1986, *Fungsi Dan Perkembangan Hukum Dalam Pembangunan Nasional*, Bina Cipta, Bandung, Hlm. 11.

sebenarnya seharusnya menerangkan juga tentang adanya dua pihak yang saling mengikatkan diri tentang suatu hal.<sup>16</sup>

Adapun kelemahan-kelemahan pada Pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPer) adalah:<sup>17</sup>

- 1) Hanya menyangkut sepihak saja.
- 2) Kata perbuatan menyangkut juga tanpa konsensus.
- 3) Pengertian perjanjian terlalu luas.
- 4) Tanpa menyebutkan tujuan.

Perjanjian dapat berlaku secara sah jika 4 syarat dalam perjanjian dapat terpenuhi sesuai dengan ketentuan Pasal 1320 KUHPerdata yang di dalamnya berisi yaitu:

- a) Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya

Sepakat adalah kedua subjek yang mengadakan perjanjian harus bersepakat, setuju, atau seiya sekata mengenai hal-hal yang pokok dari perjanjian yang diadakan itu, apa yang dikehendaki oleh pihak yang satu juga dikehendaki oleh pihak yang lain.<sup>18</sup> Para pihak bersepakat tanpa adanya paksaan atau intervensi oleh pihak lain hal ini juga dijelaskan lebih lanjut pada Pasal 1321-1328 BW)

- b) Kecakapan untuk membuat suatu perikatan

---

<sup>16</sup> Miru A, 2008, *Hukum Perikatan*, Rajagrafindo persasa, Jakarta, hlm.

<sup>17</sup> Muhammad A, 2000, *Hukum Perdata Indonesia*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm

<sup>18</sup> Subekti dan Tjitrosudibio, 2002, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, Paramita, Jakarta, Hlm. 339.

Kecakapan pada Pasal 1329 KUHPerdata bahwa setiap orang adalah cakap untuk membuat perikatan-perikatan, jika ia oleh undang-undang tidak dinyatakan tak cakap. Selain itu Pasal 1330 KUHPerdata menjabarkan mengenai siapa yang tak cakap untuk membuat suatu perjanjian adalah:

1. Orang yang belum dewasa
2. Mereka yang ditaruh di bawah pengampuan
3. Orang-orang perempuan, dalam hal-hal yang ditetapkan oleh undang-undang, dan pada umumnya semua orang kepada siapa undang-undang telah melarang membuat perjanjian-perjanjian tertentu. (substansi ini dihapus dengan SEMA Nomor 3 Tahun 1963 dan pasal 31 Undang-undang Nomor 1 Tahun 1974 tentang Perkawinan).

c) Suatu hal tertentu

Pengertian suatu hal tertentu adalah sebagai apa yang diperjanjian hak dan kewajiban kedua belah pihak jika timbul perselisihan.<sup>19</sup> Mengenai hal tertentu ini dapat diartikan sebagai benda atau yang menjadi pokok daripada perjanjian kontrak. Bahwa “tertentu” tidak harus dalam artian gramatikal dan sempit harus ada ketika kontrak dibuat, adalah dimungkinkan untuk hal atau objek tertentu tersebut sekedar

---

<sup>19</sup> Subekti, 1993, *Aneka Perjanjian*, Cet. Keenam, Alumni, Bandung hlm 19.

ditentukan jenis, sedang mengenai jumlah dapat ditentukan kemudian hari.<sup>20</sup> Pengaturan mengenai suatu hal tertentu terdapat di dalam Pasal 1332, 1333, dan 1334 KUHPerdara.

d) Suatu sebab yang halal

Suatu sebab yang halal adalah isi perjanjian itu sendiri, dengan demikian kausa merupakan prestasi dan kontra prestasi yang saling dipertukarkan oleh para pihak.<sup>21</sup> Pasal 1335 jo Pasal 1337 KUHPerdara menyatakan bahwa suatu kausa dinyatakan terlarang jika bertentangan dengan undang-undang kesusilaan, ketertiban umum. Suatu perjanjian yang bertentangan dengan undang-undang apabila di dalamnya bertentangan dengan aturan yang berlaku. Sedangkan bertentangan dengan ketertiban umum dapat diartikan isi dalam perjanjian mengandung hal bertentangan dengan kepentingan umum, merugikan negara dan masyarakat.

Keempat syarat perjanjian dalam Pasal 1320 wajib memenuhi syarat subjektif dan syarat objektif. Tidak terpenuhinya syarat subjektif yaitu; sepakat dan cakap, maka perjanjian dapat dibatalkan oleh salah satu pihak. Hal ini juga terjadi apabila syarat objektif yaitu; suatu hal tertentu dan

---

<sup>20</sup> Agus Y. Hernoko, *Op. Cit*, Hlm, 192

<sup>21</sup> Subekti, *Op.Cit*, hlm 20.

suatu sebab yang halal, akan berakibat perjanjian batal demi hukum. Batal demi hukum diartikan bahwa perjanjian yang dibuat oleh para pihak dianggap tidak pernah ada sebelumnya.

Umumnya bentuk perjanjian memiliki dua jenis, yaitu perjanjian tertulis dan perjanjian tidak tertulis atau dilakukan di bawah tangan. Ada tiga bentuk perjanjian tertulis, yaitu sebagai berikut:<sup>22</sup>

1. Perjanjian di bawah tangan yang ditandatangani oleh para pihak yang bersangkutan saja. Perjanjian itu hanya mengikat para pihak dalam perjanjian, tetapi tidak mempunyai kekuatan mengikat pihak ketiga. Dengan kata lain, jika perjanjian tersebut disangkal oleh pihak ketiga maka para pihak atau salah satu pihak dalam perjanjian berkewajiban mengajukan bukti-bukti yang diperlukan untuk membuktikan bahwa keberatan pihak ketiga dimaksud tidak berdasarkan dan tidak dapat dibenarkan.
2. Perjanjian dengan saksi notaris untuk melegalisir tanda tangan para pihak. Fungsi kesaksian notaris atas suatu dokumen semata-mata hanya untuk melegalisir

---

<sup>22</sup> Salim H.S, 2010, *Hukum Kontrak Dan Teknik Penyusunan Kontrak*, Sinar Grafika, Jakarta, Hlm. 43.

kebenaran tanda tangan para pihak. Akan tetapi, kesaksian tersebut tidaklah mempengaruhi kekuatan hukum dari isi perjanjian. Namun, pihak yang menyangkal itu adalah pihak yang harus membuktikan penyangkalannya.

3. Perjanjian yang dibuat dihadapan dan oleh notaris dalam bentuk akta notaris. Akta notaris adalah akta yang dibuat dihadapan dan dimuka pejabat yang berwenang untuk itu. Pejabat yang berwenang itu adalah notaris, camat, PPAT dan lain-lain. Jenis dokumen ini merupakan alat bukti yang sempurna bagi para pihak yang bersangkutan maupun pihak ketiga.

Perjanjian yang dibuat para pihak mengandung asas-asas yang umumnya digunakan oleh hukum positif. Di Indonesia Hukum Perjanjian biasa menggunakan 5 asas, yaitu: <sup>23</sup>

1. Asas Kebebasan Berkontrak (*freedom of contract*)

Pengertian asas kebebasan berkontrak tercermin di dalam Pasal 1338 KUHPerdota bahwa semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Pembatasan terhadap kebebasan

---

<sup>23</sup> Abdulkadir muhammad, 2010, *Hukum Perdata Indonesia*. PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, Hlm. 295.

itu hanya berupa apa yang dinamakan “ketertiban umum dan kesusilaan”. Istilah “*semua*” di dalamnya terkandung – *asas partij autonomie; freedom of contract; beginsel van de contract vrijheid* – memang sepenuhnya menyerahkan kepada para pihak mengenai isi maupun bentuk perjanjian yang akan mereka buat, termasuk penguasaan dalam bentuk kontrak standar.<sup>24</sup>

Asas kebebasan berkontrak menurut hukum perjanjian Indonesia meliputi ruang lingkup sebagai berikut:<sup>25</sup>

- a. Kebebasan untuk membuat atau tidak membuat perjanjian.
- b. Kebebasan untuk memilih pihak dengan siapa ia ingin membuat perjanjian.
- c. Kebebasan untuk menentukan atau memilih kausa dari perjanjian yang akan dibuatnya.
- d. Kebebasan untuk menentukan objek perjanjian.
- e. Kebebasan untuk menentukan bentuk suatu perjanjian.
- f. Kebebasan untuk menerima atau menyimpangi ketentuan undang-undang yang bersifat opsional (*aanvullend, optional*).

---

<sup>24</sup> John P. Dawson, et.al., 1982, *contracts (cases and comment)*, The Foundation Press, inc., New York, Hlm 261-263.

<sup>25</sup> Sutan Remy Sjahdeini, 1993, *Kebebasan Berkontrak dan Perlindungan yang Seimbang bagi Para Pihak dalam Perjanjian Kredit Bank di Indonesia*, Institut Bankir Indonesia, hlm 47.

## 2. Asas Konsensualisme (*consensualism*)

Asas konsensualisme implementasi daripada Pasal 1320 Ayat (1) KUHPerdara berbunyi kesepakatan mereka yang mengikatkan dirinya. Asas ini juga berkaitan dengan Pasal 1338 (1) KUHPerdara menyatakan bahwa semua persetujuan yang dibuat sesuai dengan undang-undang berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Persetujuan itu tidak dapat ditarik kembali selain adanya kesepakatan kedua belah pihak, atau karena alasan-alasan yang ditentukan oleh undang-undang. Persetujuan harus dilaksanakan dengan iktikad baik. Di dalam asas ini terkandung kehendak para pihak untuk saling mengikatkan diri dan menimbulkan kepercayaan (*vertouwen*) di antara para pihak terhadap pemenuhan perjanjian. Asas kepercayaan (*vertouwen*) merupakan nilai etis yang bersumber pada moral.<sup>26</sup>

## 3. Asas Kepastian Hukum (*pacta sunt servanda*)

*Pacta sunt servanda* mempunyai pengertian bahwa suatu *pactum* (persesuaian kehendak) tidak perlu dilakukan di bawah sumpah, atau dibuat dengan tindakan atau

---

<sup>26</sup> Mariam Darus Badruzaman, 2001, *Kompilasi Hukum Perikatan*, Citra Aditya Bakti, Bandung, Hlm. 108-109.

formalitas tertentu.<sup>27</sup> Asas ini disimpulkan di Pasal 1338 ayat (1) KUHPerdara bahwa semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Suatu perjanjian tidak dapat ditarik kembali selain dengan sepakat kedua belah pihak, atau karena alasan-alasan yang oleh undang-undang dinyatakan cukup untuk itu. Suatu perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik. asas kepastian hukum merupakan asas bahwa hakim atau pihak ketiga harus menghormati substansi kontrak yang dibuat oleh para pihak, sebagaimana layaknya sebuah undang-undang. Hakim atau pihak ketiga dilarang melakukan intervensi terhadap substansi kontrak yang telah dibuat dan disepakati oleh para pihak. Apabila salah satu pihak melakukan cidera janji maka pihak lain berhak memaksakan pelaksanaannya melalui mekanisme jalur hukum.

#### 4. Asas Itikad Baik (*good faith*)

Asas itikad baik tersimpul dari ke tiga asas di atas yaitu asas kebebasan berkontrak, asas konsensualisme serta asas kepastian hukum. Pasal 1338 KUHPerdara “*Perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik*”.

---

<sup>27</sup> Agus Y. Hernoko, *Op.Cit*, Hal 131-132.

Terkait dengan daya mengikatnya perjanjian berlaku sebagai undang-undang bagi para pihak yang membuatnya (*pacta sunt servanda*), pada situasi tertentu daya berlakunya (*strekking*) dibatasi, antara lain dengan iktikad baik.<sup>28</sup>

Asas itikad baik itu mempunyai dua pengertian yaitu:<sup>29</sup>

- a. Itikad baik dalam arti obyektif, bahwa suatu perjanjian yang dibuat haruslah dilaksanakan dengan mengindahkan norma-norma kepatutan dan kesusilaan yang berarti bahwa perjanjian itu harus dilaksanakan sedemikian rupa sehingga tidak merugikan salah satu pihak.
- b. Itikad baik dalam arti subyektif, yaitu pengertian itikad baik yang terletak dalam sikap batin seseorang. Di dalam hukum benda, itikad baik ini bisa diartikan dengan kejujuran.

Rumusan dari Pasal 1338 ayat (3) KUHPerdara tersebut mengidentifikasi bahwa sebagaimana syarat yang terdapat dalam Pasal 1320 KUHPerdara. Unsur itikad baik hanya di isyaratkan dalam hal “pelaksanaan” dari

---

<sup>28</sup> Agus Y. Hernoko, Op. Cit, hal 134.

<sup>29</sup> Subekti, 1983, *Hukum Perjanjian*, Citra Aditya Bakti, Jakarta, hlm 25.

suatu perjanjian, bukan pada “pembuatan” suatu perjanjian. Sebab unsur “itikad baik” dalam hal pembuatan suatu perjanjian sudah dapat dicakup oleh unsur “kausa yang legal” dari Pasal 1320 tersebut.<sup>30</sup> Mengenai pengakomodasi asas itikad baik yang berhubungan erat dengan kepatutan juga dijelaskan dalam Pasal 1339 KUHPerdara yang menyatakan bahwa suatu perjanjian tidak hanya mengikat untuk hal-hal yang dengan tegas dinyatakan dalam suatu perjanjian diwajibkan oleh kepatutan, kebiasaan dan undang-undang.<sup>31</sup>

#### 5. Asas Kepribadian (*personality*)

Asas ini menentukan bahwa seseorang yang membuat kontrak hanya untuk kepentingan perseorangan. Pasal 1315 KUHPerdara menjelaskan mengenai hal ini bahwa pada umumnya seseorang tidak dapat mengadakan perikatan atau perjanjian selain untuk dirinya sendiri. Dan perjanjian hanya berlaku antar pihak yang membuatnya ini dijelaskan dalam Pasal 1340 KUHPerdara. Namun dalam asas kepribadian ini terdapat pengecualian yang terdapat di Pasal 1317 dan 1318 KUHPerdara yaitu perjanjian dapat

---

<sup>30</sup> Munir Fuady, 2001, *Hukum Kontrak (Dari Sudut Pandangan Hukum Bisnis)*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm 81.

<sup>31</sup> Abdulkadir Muhammad, 2000, *Hukum Perikatan*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm 235.

diadakan untuk kepentingan ketiga, selain mengatur pribadi perjanjian juga untuk kepentingan ahli waris dan orang-orang yang memperoleh hak darinya.

Dalam perkembangan doktrin ilmu hukum, dalam suatu kontrak dikenal adanya tiga unsur dalam perjanjian, yaitu:<sup>32</sup>

a. Unsur Esensialia

Unsur esensialia merupakan unsur yang harus ada dalam suatu kontrak karena tanpa adanya kesepakatan tentang unsur esensialia ini maka tidak ada kontrak. Sebagai contoh, dalam kontrak jual beli harus ada kesepakatan mengenai barang dan harga karena tanpa kesepakatan mengenai barang dan harga dalam kontrak jual beli, kontrak tersebut batal demi hukum karena tidak ada hal tertentu yang diperjanjikan.

b. Unsur Naturalia

Unsur naturalia merupakan unsur yang telah diatur dalam undang-undang sehingga apabila tidak diatur oleh para pihak dalam kontrak, undang-undang yang mengaturnya. Dengan demikian unsur naturalia ini

---

<sup>32</sup> Kartini Muljadi dan Gunawan Widjaja, 2010, *Perikatan yang lahir Dari Perjanjian*, Raja Grafindo, Jakarta, hlm. 163.

merupakan unsur yang selalu dianggap ada dalam kontrak. Sebagai contoh, jika dalam kontrak tidak diperjanjikan tentang cacat tersembunyi, secara otomatis berlaku ketentuan dalam KUHPdata bahwa penjual yang harus menanggung cacat tersembunyi.

c. Unsur Aksidentalialia

Unsur aksidentalialia merupakan unsur yang nanti ada atau mengikat pihak jika para pihak memperjanjikannya. Sebagai contoh, dalam kontrak jual beli dengan angsuran diperjanjikan bahwa apabila pihak debitur lalai membayar utangnya, dikenakan denda dua persen perbulan keterlambatan, dan apabila debitur lalai membayar selama tiga bulan berturut-turut, barang yang sudah dibeli dapat ditarik kembali oleh kreditor tanpa pengadilan. Demikian pula klausul-klausul lainnya yang sering ditentukan dalam suatu kontrak, yang bukan merupakan unsur esensial dalam kontrak tersebut.

## 1. Tinjauan Umum Terhadap Kemitraan

### a. Pengertian Perjanjian Kemitraan

Kemitraan menurut Pasal 1 Angka 1 Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1997 Tentang Kemitraan, bahwa kemitraan

adalah kerjasama usaha antara Usaha Kecil dengan Usaha Menengah dan atau dengan Usaha Besar disertai pembinaan dan pengembangan oleh Usaha Menengah dan atau Usaha Besar dengan memperhatikan prinsip saling memerlukan, saling memperkuat dan saling menguntungkan.

Sebelum lahirnya Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah, peran pemerintah dalam mengatur pola kemitraan pengusaha besar, menengah, dan kecil tertuang dalam ketentuan umum Pasal 1 Ayat (8) Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1995 tentang Usaha Kecil bahwa kemitraan adalah kerja sama usaha antara Usaha Kecil dengan Usaha Menengah atau dengan Usaha Besar disertai pembinaan dan pengembangan oleh Usaha Menengah atau Usaha Besar dengan memperhatikan Prinsip saling memerlukan, saling memperkuat, dan saling menguntungkan. Perkembangan zaman arus bisnis makin maju maka undang-undang ini dicabut atau dinyatakan tidak berlaku lagi dengan Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 Tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah.

Kemitraan menurut Pasal 1 Angka 13 Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah adalah kerjasama dalam keterkaitan usaha, baik langsung maupun tidak langsung, atas dasar prinsip saling memerlukan,

mempercayai, memperkuat, dan menguntungkan yang melibatkan pelaku Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah dengan Usaha Besar.

Pengertian kemitraan menurut Kian Wie merupakan kerjasama usaha antar perusahaan besar atau menengah yang bergerak disektor produksi barang-barang maupun disektor jasa dengan industri kecil berdasarkan atas asas saling membutuhkan, saling memperkuat, dan saling menguntungkan.<sup>33</sup> Prinsip yang perlu dipahami dan dimiliki oleh masing-masing anggota kemitraan, yaitu:<sup>34</sup>

a. Prinsip Kesetaraan (*Equity*)

Individu, organisasi atau institusi yang telah bersedia menjalin kemitraan harus merasa sama atau sejajar kedudukannya dengan yang lain dalam mencapai tujuan yang disepakati.

b. Prinsip Keterbukaan

Keterbukaan terhadap kekurangan atau kelemahan masing-masing anggota serta berbagai sumber daya yang dimiliki. Dengan adanya keterbukaan sejak awal dijalaninya

---

<sup>33</sup> Thee Kian Wie, 1992, *Dialog Kemitraan dan Keterkaitan Usaha Besar dan Kecil dalam Sektor Industri Pengolahan*, Gramedia, Jakarta, hlm 3.

<sup>34</sup> Viviaan Lora, 2018. *Hukum Terhadap Perjanjian Kemitraan Antara PT. GOJEK Indonesia Cabang Medan dengan Driver Gojek*. *Skripsi. Medan: Universitas Sumatera Utara*, hlm 23.

kemitraan sampai berakhirnya kemitraan akan menimbulkan saling melengkapi antara sesama mitra.

c. Prinsip Asas Manfaat Bersama (Mutual Benefit)

Individu, organisasi atau institusi yang telah menjalin kemitraan memperoleh manfaat dari kemitraan yang terjalin sesuai dengan kontribusi masing-masing.

Beberapa asas-asas yang terkandung dalam kemitraan, yaitu:<sup>35</sup>

1. Asas kesejajaran kedudukan mitra;
2. Asas saling membutuhkan;
3. Asas saling mematuhi etika bisnis;
4. Asas saling menguntungkan;

Pengertian-pengertian di atas juga dapat ditarik beberapa unsur dari kemitraan, yaitu:<sup>36</sup>

a. Kerjasama usaha;

Jalinan bisnis dengan konsep kemitraan didasarkan pada hubungan kerjasama (sebagai mitra/partner kerja) antara pengusaha besar atau menengah dengan pengusaha kecil. Hubungan kerjasama ini mempunyai arti bahwa antara pengusaha besar atau menengah

---

<sup>35</sup> *Ibid*, Hlm, 22.

<sup>36</sup> B.N. Marbun, 1997, *Manajemen Perusahaan Kecil*, PT. Pustaka Binaman Pressiondo, Jakarta, hlm 35.

dengan pengusaha kecil. Hubungan kerjasama ini mempunyai arti bahwa antara pengusaha besar atau menengah dengan pengusaha memiliki kedudukan yang sama dan setara. Dengan demikian mempunyai hak dan kewajiban yang bertimbang balik.

- b. Antara usaha besar atau menengah dan usaha kecil;

Pola kemitraan dilakukan oleh pengusaha besar yang telah mapan sekaligus mempunyai tanggung jawab sosial ikut memberdayakan usaha kecil agar tumbuh menjadi pengusaha yang tangguh dan mandiri.

- c. Pembinaan dan pengembangan;

Kerjasama usaha pola kemitraan disertai hubungan kerjasama dengan rasa tanggungjawab sosial pengusaha besar untuk memberi pembinaan dan bimbingan kepada pengusaha kecil agar diharapkan dapat tumbuh dan berkembang sebagai komponen ekonomi yang tangguh dan mandiri.

- d. Saling memerlukan, memperkuat, dan menguntungkan;

Konsep kemitraan yang saling memerlukan dapat menjamin eksistensi perusahaan terutama untuk jangka panjang. Pasal 26 Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 Tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah mengatur mengenai pola kemitraan. Beberapa jenis

pola kemitraan yang telah banyak dilaksanakan, dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Inti-plasma
2. Subkontrak
3. Waralaba
4. Perdagangan umum
5. Distribusi dan keagenan
6. Bentuk-bentuk kemitraan lain, seperti: bagi hasil, kerjasama operasional, usaha patungan (*joint venture*), dan penyumberluaran (*outsourcing*).

Adapun tujuan yang ingin dicapai dalam pelaksanaan kemitraan sebagai berikut.<sup>37</sup>

- a. Meningkatkan pendapatan usaha kecil dan masyarakat
- b. Meningkatkan perolehan nilai tambah bagi pelaku kemitraan
- c. Meningkatkan pemerataan dan pemberdayaan masyarakat dan usaha kecil
- d. Meningkatkan pertumbuhan ekonomi perdesaan, wilayah, dan nasional
- e. Memperluas kesempatan kerja
- f. Meningkatkan ketahanan ekonomi nasional.

---

<sup>37</sup> Muhammad Jafar Hafsa, *Op. Cit*, Hlm 63.

Hubungan kemitraan merupakan bentuk kerjasama dua orang atau lebih orang atau lembaga untuk berbagi biaya, resiko, dan manfaat dengan cara menggabungkan kompetensinya masing-masing.<sup>38</sup> Sebagai pengembangan dari hubungan kemitraan perlu dipegang dan diusahakan sebagai berikut:<sup>39</sup>

a. Mempunyai tujuan yang sama (*common goal*)

Tujuan dari semua perusahaan sebetulnya sama, yaitu dapat hidup dan berkembang untuk itu, harus terus-menerus menghasilkan barang/jasa yang bermutu dengan harga yang layak sehingga laku terjual di pasaran dengan imbalan-imbalan keuntungan yang sama. Kesalahan yang sering terjadi keuntungan merupakan tujuan utama perusahaan.

a. Saling menguntungkan (*mutual benefit*)

Setiap pihak harus saling menghasilkan sesuatu yang saling menguntungkan belah pihak. Terjadinya kegagalan dalam mitra dikarenakan tidak bolehnya menguntungkan satu pihak saja dan merugikan pihak lain. Saling menguntungkan adalah motivasi yang sangat kuat. Oleh karena itu, tidak ada satu pihak pun yang boleh

---

<sup>38</sup> Sujana, Asep ST, 2012, *Manajemen Minimarket*, Jakarta, cet-1, Hlm, 78.

<sup>39</sup> Richardus Eko Indrajit, *Proses Bisnis Outsourcing*, Gerasindo, Jakarta, Hlm, 51-54.

merasa berada di atas pihak lain dan semua harus merasa dan diperlakukan sejajar.

b. Saling mempercayai (*mutual trust*)

Saling percaya disini termasuk dalam perhitungan biaya produksi dan harga barang atau jasa yang dihasilkan. Saling percaya juga tidak hanya pada kejujuran dan itikad baik masing-masing, tetapi juga pada kapasitas masing-masing untuk memenuhi perjanjian dan kesepakatan bersama, misalnya dalam ketepatan waktu pembayaran, waktu penyerahan, dan mutu barang. Motivasi utama dalam membangun kemitraan adalah yang saling percaya untuk membangun kemitraan yang berjangka panjang harus membangun kepercayaan tersebut.

c. Bersifat terbuka (*transparent*)

Bersifat terbuka itu memang dalam batasan-batasan tertentu yang cukup luas pula, data dari kedua belah pihak dapat dilihat oleh pihak lain. Termasuk disini ialah data perhitungan harga dan sejenisnya tentu saja kedua belah pihak terikat secara legal maupun moral untuk merahasiakan, transparansi dapat meningkatkan saling

percaya dan sebaliknya pula saling percaya memerlukan saling keterbukaan.

- d. Mempunyai hubungan jangka panjang (*long term relationship*)

Kedua belah pihak merasa saling percaya saling menguntungkan dan mempunyai kepentingan yang sama, cenderung akan bekerjasama dalam waktu yang panjang, tidak hanya 5 tahun atau 10 tahun, tetapi seringkali lebih dari 20 tahun. Hubungan jangka panjang juga memungkinkan untuk meningkatkan mutu produknya.

- e. Terus-menerus melakukan perbaikan dalam mutu dan harga/biaya (*continuous improvement in quality and cost*)

Salah satu prinsip yang penting dalam kemitraan adalah bahwa kedua belah pihak harus senantiasa terus-menerus meningkatkan mutu barang atau jasa serta

efisiensi atau biaya atau harga barang atau jasa dimaksud.

Dengan demikian perusahaan dapat bertahan dalam kompetensi global yang makin lama makin ketat.

Ketahanan dalam kompetensi menyebabkan perusahaan dapat tetap bertahan hidup dan dapat berkembang terus

menerus dalam mutu dan harga barang merupakan kepentingan kedua belah pihak.

### 3. Tinjauan Umum Terhadap Go-jek

#### d. Go-jek

Go-jek merupakan karya anak bangsa yang beroperasi di bidang tranport *online*. Go-jek didirikan oleh Nadiem Makariem tahun 2010, ide ini berawal dari pengalaman pribadinya untuk memberikan solusi kemudahan dalam melakukan aktivitas sehari-hari ditengah kemacetan. Go-jek dapat diakses melalui telefon seluler yang menghubungkan antara pengemudi ojek *online* dengan penumpang. Agar pengemudi ojek *online* tidak hanya berdiam diri di tempat pangkal ojek *online* tetapi juga dapat dilakukan di mana saja dan kapan saja dan bagi penumpang dimudahkan akses pemesanan ojek *online*.

Aplikasi Go-jek memberikan macam-macam layanan jasa yang dapat diakses melalui aplikasinya yaitu antara lain; Go-Ride, Go-Car, Go-Bluebird, Go-Food, Go-Send, Go-Transit, Go-Mart, Go-Box, Go-Massage, Go-Tagihan, Go-Nearby, Go-Pulsa, Go-Give, Go-Sure, Go-Investasi, Go-Tix, Go-Play, Go-Greener, Go-Med, dan Go-Club.

Go-jek suatu perusahaan yang berstatus hukum bekerja sama melalui beberapa mitra usaha untuk mendukung dalam pengoperasi aplikasi. Hal ini karena sistem aplikasi Go-jek menerapkan sistem rekrut mitra usaha untuk menambah lapangan pekerja di Indonesia yang belum terikat dengan perusahaan. Go-jek telah menyebar ke berbagai daerah di Indonesia agar semua masyarakat dapat merasakan kemudahan dan manfaat aplikasi ojek *online* ini. Selain itu telah menembus 3 negara yaitu Singapura dengan nama Go-Jek, Vietnam dengan nama Go-Viet, dan Thailand dengan nama GET yang diresmikan pada 25 Juni 2018.

Go-jek telah memiliki Surat Izin Usaha perdagangan (SIUP), Surat Izin Tempat Usaha (SITU), Surat Keterangan Domisili Perusahaan (SKDP), Tanda Daftar Perusahaan (TDP) dan Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP). Go-jek berdiri berdasarkan Surat Keputusan (SK) Pengesahaan Nomor: AHU-0007172. AH. 01. 02 Tahun 2016 dengan pendirian di bawah akta Notaris Hasbullah Abdul Rasyid, S.H.,M. Kn yang tertanggal 7 April 2016. Perusaan Go-jek diatur di dalam Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 Tentang Perseroan Terbatas (PT), dapat diartikan bahwasanya Go-jek telah berbadan hukum. Di instansi Kementerian Hukum dan Hak

Asasi Manusia (KEMENKUMHAM) terdaftar sebagai penyedia jasa aplikasi.

Setiap suatu perusahaan tentunya akan memiliki visi dan misi teruma Go-Jek yaitu:

a. VISI

Membantu memperbaiki struktur transportasi di Indonesia, memberikan kemudahan bagi masyarakat dalam melaksanakan pekerjaan sehari-hari seperti pengiriman dokumen, belanja harian dengan menggunakan layanan fasilitas kurir, serta turut mensejahterakan kehidupan tukang ojek di Indonesia ke depannya.

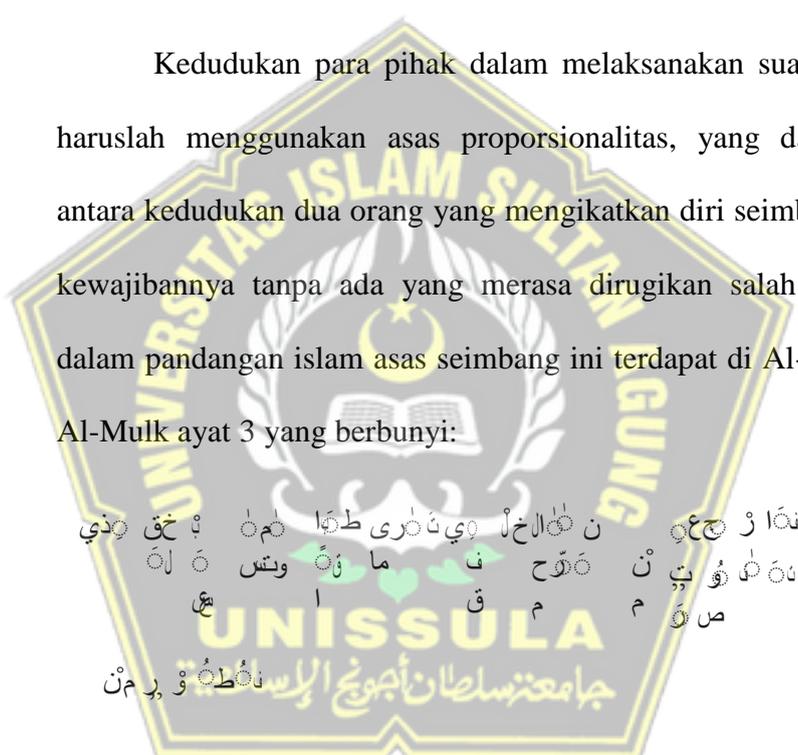
b. MISI

1. Menjadi acuan pelaksanaan kepatuhan dan tata kelola struktur transportasi yang baik dengan menggunakan kemajuan teknologi.
2. Memberikan layanan prima dan solusi yang bernilai tambah kepada pelanggan.
3. Membuka lapangan kerja selebar-lebarnya bagi masyarakat Indonesia.

4. Meningkatkan kepedulian dan tanggung jawab terhadap lingkungan dan sosial.
5. Menjaga hubungan baik dengan berbagai pihak yang terkait dengan usaha ojek online.

**a. Pengertian Asas Proporsionalitas Menurut Perspektif Islam**

Kedudukan para pihak dalam melaksanakan suatu perjanjian haruslah menggunakan asas proporsionalitas, yang dalam artinya antara kedudukan dua orang yang mengikatkan diri seimbang hak dan kewajibannya tanpa ada yang merasa dirugikan salah satunya. Di dalam pandangan islam asas seimbang ini terdapat di Al-Qur-an surat Al-Mulk ayat 3 yang berbunyi:



نَارِي لَأَن لَّهِ لَافْتُو بِنَ نَ وَالْأَخْلَ هِي نَارِي طَيَّا رُمُ بِخَقِ ذِي  
 لَافْتُو بِنَ نَ وَالْأَخْلَ هِي نَارِي طَيَّا رُمُ بِخَقِ ذِي  
 ص م م ق ا ع

جامعنا سلطان أبو نوح الإسلام ن ط و ر م ن

Yang artinya:

(Dia juga) yang menciptakan tujuh berlapis-lapis. Kamu tidak akan melihat pada ciptaan Tuhan Yang Maha Pengasih ketidakseimbangan sedikit pun. Maka, lihatlah sekali lagi! Adakah kamu melihat suatu cela?

Selain itu di dalam Al-Qur-an surat An-Nahl ayat 71 menjelaskan diantara sesama manusia memiliki kelebihan dan kekurangan. Hendaknya manusia yang satu dengan yang lainnya saling melengkapi kekurangan ataupun kelebihan. Ini

mencerminkan bahwa surat Al-Nahl tidak ada yang boleh





Artinya:

Hai orang-orang yang beriman, penuhilah aqad-aqad itu.  
Dihalalkan bagimu binatang ternak, kecuali yang akan dibacakan

---

<sup>40</sup> Ridwan Khairandy, 2014, *Hukum Kontrak Indonesia Dalam Perspektif Perbandingan (Bagian Pertama)*, FH UII Press, Yogyakarta, Hlm 60.

<sup>41</sup> Rahmat Syafe'i, 2000, *Fiqh Muamalah*, Pustaka Setia, Bandung, hlm, 44.



kepadamu. (Yang demikian itu) dengan tidak menghalalkan berburu ketika kamu sedang mengerjakan haji. Sesungguhnya Allah menetapkan hukum-hukum menurut yang dikehendaki-Nya.

Dalam hal ini, perjanjian diartikan sebagai pertukaran menghasilkan suatu ikatan untuk berbuat (atau tidak berbuat) sesuatu. Aqd dapat dipertahankan di muka pengadilan.<sup>42</sup> Akad terbentuk harus memenuhi unsur-unsur dari perjanjian (rukun atau syarat akad). Menurut pendapat ahli-ahli hukum islam kontemporer terdapat empat rukun akad (perjanjian atau kontrak), yaitu:<sup>43</sup>

- a. Para pihak yang membuat akad (al-‘aqidan);
- b. Pernyataan kehendak dari pihak (shigatul-aqd) yang terdiri dari ijab dan qabul;
- c. Objek akad (mahalul-‘aqd); dan
- d. Tujuan akad (maudhu al-‘aqd).

Setelah empat rukun dalam akad terpenuhi, berakhirnya sebuah akad juga dapat disebabkan oleh adanya tiga hal yaitu pembatalan, meninggal dunia atau tanpa adanya izin dalam akad mauquf (ditangguhkan).

### **c. Pengertian Kemitraan Menurut Perspektif Islam**

Pengertian kemitraan menurut islam yaitu musyarakah berasal dari kata syirkah. Menurut bahasa syirkah berarti al-ikhtilat

---

<sup>42</sup> Ridwan Khairandy, *Op. Cit*, hlm 65-79.

<sup>43</sup> Taryana Soenandar et al, 2016, *Kompilasi Hukum Perikatan*, Citra Aditya Bakti: Bandung, hlm 252.



<sup>44</sup> Ascara, 2011, *Akad dan Produk Bank Syariah*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, cet-3, hlm, 49.

<sup>45</sup> *Ibid.* hlm 146.



Dari Abu Hurairah, ia merafa'kannya kepada Nabi, Beliau bersabda: Sesungguhnya Allah berfirman: Saya adalah pihak ketiga dari dua orang yang berserikat, selagi salah satunya tidak mengkhianati temannya. Apabila ia berkhianat kepada temannya, maka saya akan keluar dari antara keduanya.” (HR. Abu Dawud).

Unsur-unsur yang harus ada dalam akad musyarakah atau rukun musyarakah ada lima sebagai berikut:<sup>46</sup>

1. Para pihak yang berserikat
2. Porsi kerjasama
3. Proyek atau kerjasama
4. Ijab qobul
5. Nisbah bagi hasil.

Ketentuan syariah sebagai berikut:<sup>47</sup>

- a. Pelaku
- b. Objek musyarakah
- c. Ijab kabul
- d. Nisbah

Akad musyarakah akan berakhir apabila terjadi hal-hal berikut:<sup>48</sup>

1. Seorang mitra menghentikan akad

---

<sup>46</sup> Sunarto Zulkifli, 2004, *Panduan Praktis Transaksi Perbankan Syari'ah*, Zirul Hakim, Jakarta, cet. Ke-2 hlm, 54.

<sup>47</sup> Sri Nurhayati, 2012, *Akuntansi Syariah di Indonesia*, Salemba Empat, Jakarta, hal. 147

<sup>48</sup> *Ibid.* hlm 149.

2. Salah seorang mitra meninggal, atau hilang akal. Dalam hal ini mitra yang meninggal atau hilang akal dapat digantikan oleh salah seorang ahli warisnya cakap hukum
3. Modal musyarakah hilang atau habis, apabila salah satu mitra keluar dari mitra baik dengan mengundurkan diri, meninggalkan dan hilang akal maka kemitraan tersebut dikatakan bubar. Karena musyarakah berawal dari kesepakatan untuk bekerjasama dan dalam kegiatan oprasional setiap mitra mewakili mitra lainnya. Dengan salah seorang mitra tidak adalagi berarti hubungan perwakilan itu sudah tidak ada.



## BAB III

### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

#### 1. Implementasi Asas Proporsionalitas Dalam Perjanjian Kemitraan Antara Pengemudi Ojek Online Dengan Penyedia Aplikasi Gojek

Jasa transportasi merupakan sarana prasarana menunjang aktivitas dengan memberikan layanan kepada pelanggan. Saat ini dengan adanya teknologi memberikan peluang untuk melakukan berbagai macam bisnis salah satunya dengan adanya jasa transportasi *online*. Perkembangan teknologi diikuti dengan adanya perjanjian elektronik di suatu *platform* tertentu. Salah satunya *platform* kemitraan layanan jasa transportasi Gojek telah menggunakan perjanjian elektronik. Perjanjian elektronik atau kontrak elektronik menurut Pasal 1 Ayat 17 Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik adalah perjanjian para pihak yang dibuat melalui sistem elektronik.

Kemitraan PT. Gojek ini menggunakan perjanjian elektronik maka asas *lex specialis derogat legi generali* diberlakukan untuk mengatur hukum yang bersifat khusus mengesampingkan hukum yang bersifat umum. Terkait keabsahan perjanjian elektronik diatur pada Pasal 47 Ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 2012 Tentang Penyelenggaraan

Sistem dan Transaksi Elektronik. Kontrak elektronik sah apabila memenuhi beberapa syarat yaitu:

- a. Terdapat kesepakatan para pihak.
- b. Dilakukan oleh subjek hukum yang cakap atau yang berwenang mewakili sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- c. Terdapat hal tertentu.
- d. Objek transaksi tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan, kesusilaan, dan ketertiban umum.

Perjanjian ini yang mendasari kerjasama perikatan terjadi antara penyedia aplikasi dengan pengemudi ojek *online*. Pelaksanaan perikatan dilakukan menggunakan cara mengklik “setuju” pada aplikasi Gojek. Persetujuannya menandakan bahwa pengemudi telah sepakat mengenai isi perjanjian. Pada dasarnya perjanjian ini unsur hukum keperdataan yang timbul dari hubungan kemitraan. Perjanjian kemitraan dikatakan sudah mengikat dan sah antara penyedia aplikasi dengan pengemudi ojek *online* apabila sudah memenuhi hukum keperdataan. Unsur-unsur yang telah diterangkan di dalam pasal 1320 KUH Perdata yaitu:

1. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya
2. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan
3. Suatu hal tertentu
4. Suatu sebab yang halal.

Isi perjanjian Gojek merupakan klausula baku yang ditentukan oleh pihak penyedia aplikasi di dalamnya berisi syarat-syarat, hak, kewajiban, dan tata tertib untuk ditaati oleh mitra. Dari dasar tersebut perjanjian menimbulkan suatu akibat hukum bagi keduanya. Namun, perjanjian kemitraan tidak sepenuhnya menguntungkan *driver*. Pada dasarnya dapat dikatakan menguntungkan jika saat dilakukan perumusan diawali dengan proses negosiasi untuk menciptakan kesepakatan sesuai dengan prinsip bermitra.

Salah satunya tidak adanya keterlibatan dalam proses pembuatan kontrak perjanjian menimbulkan ketidakadilan bagi pihak mitra. Itu artinya pengemudi ojek online tidak dapat melakukan tawar-menawar dengan penyedia aplikasi terkait dengan isi dari perjanjian. Dari hasil wawancara dengan Gogor selaku pengemudi ojek online bahwa pernah melakukan negosiasi mengenai isi perjanjian kemitraan namun saat pengemudi melakukan tawar-menawar pihak perusahaan mengatakan bahwa hubungan keduanya adalah mitra sehingga apabila pengemudi tidak menyetujui perjanjian mitra dapat memilih untuk tidak mengakses aplikasi Gojek. Calon pengemudi ojek *online* dapat melakukan pembatalan sebagai mitra dengan meng-klik *back* atau *cancel*.

Ketidak adilan dan berat sebelah dalam perjanjian antara Gojek dan mitranya, sehingga pihak yang lemah daya tawarnya (calon mitra) hanya sekedar menerima segala isi perjanjian dengan terpaksa (*taken for*

*granted*), sebab apabila ia mencoba menawar dengan alternatif lain kemungkinan besar akan menerima konsekuensi kehilangan apa yang dibutuhkan.<sup>49</sup> Seharusnya dengan pola perjanjian kemitraan kesepakatan dapat dilaksanakan secara timbal balik tidak berdasarkan keputusan sepihak. Selain itu mengingat dengan prinsip dari kemitraan saling memerlukan, saling memperkuat dan menguntungkan. Sehingga kedudukan antara pengemudi ojek *online* dengan penyedia aplikasi memiliki posisi yang setara. Hal ini tentunya perlu adanya perundingan antara keduanya karena bukan hubungan kerja melainkan hubungan kemitraan. Ciri kemitraan adalah kesejajaran kedudukan, tidak ada pihak yang dirugikan dan bertujuan untuk meningkatkan keuntungan bersama melalui kerjasama tanpa saling mengeksploitasi satu dengan yang lain dan tumbuhnya rasa saling percaya diantara mereka.<sup>50</sup>

Perjanjian dibuat dengan menggunakan asas kebebasan berkontrak yang mana asas ini memberikan keleluasan kepada pihak dalam membuat perjanjian. Namun sayangnya, asas kebebasan berkontrak ini disalahgunakan oleh pihak untuk mendapat keuntungan. Harusnya dalam asas ini para pihak melaksanakan asas proporsionalitas yang merupakan perpecahan dari kelima asas di Indonesia. Asas ini untuk menghadirkan rasa keadilan dan keseimbangan kedudukan dalam perjanjian. Sesuai

---

<sup>49</sup> Agus Yudha Hernoko, *Op.Cit*, Hlm 2-3.

<sup>50</sup> Lan Linton, 1997, *Kemitraan Meraih Keuntungan Bersama*, Hailarang, Jakarta, Hlm.

dengan pasal 1338 yang berbunyi suatu perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik. Hubungan kemitraan harusnya mewujudkan hubungan yang manusiawi dalam artian mitra diberdayakan dan didayakan secara optimal sesuai dengan pengamalan pancasila sila kedua yang berbunyi “*kemanusiaan yang adil dan beradab*” guna membangun hubungan yang fungsional untuk kesejahteraan pengemudi ojek *online* dan penyedia aplikasi Gojek.

Persyaratan yang cukup mudah untuk bergabung menjadi mitra, beberapa mitra tidak membaca isi keseluruhan perjanjian elektronik di aplikasi Gojek. Para mitra menyetujui tanpa berpikir resiko yang akan mereka terima dikemudian hari. Hal inilah nantinya apabila pihak penyedia aplikasi mengubah isi perjanjian sepihak, mitra tidak dapat menuntut haknya kepada PT. Gojek. Seperti program-program yang ditawarkan penyedia aplikasi kepada pengguna, seperti program Gofood dalam jarak dekat dengan membayar goceng, serta program terbaru yang mereka tawarkan adanya GoRide Nego yang memungkinkan adanya negosiasi terhadap harga perjalanan dengan pelanggan. Program-program yang diputuskan oleh sepihak PT. Gojek ini mengakibatkan kerugian kepada pengemudi.

Demi mempertahankan eksistensinya untuk persaingan dengan kompetitor lainnya perusahaan memberikan berbagai macam daya tawar tanpa keterlibatan para pengemudi mengenai setuju atau tidaknya program

tersebut. Namun, hubungan kemitraan ini menekan pada keuntungan perusahaan tanpa adanya pertimbangan prinsip dari kemitraan itu sendiri. Para mitra tidak dapat bernegosiasi mengenai program-program yang ditawarkan oleh perusahaan mengenai isi perjanjian.

Hal tersebut mengindikasikan bahwa adanya penyalahgunaan kehendak yang telah dilakukan oleh Gojek sebagai daya tawar kuat. Penyalahgunaan keadaan yang berkaitan dengan syarat subjektif perjanjian. Salah satu pihak menyalahgunakan keadaan yang mengakibatkan pihak lawan janjinya tidak dapat menyatakan kehendak secara bebas. Van Dunne membedakan penyalahgunaan menjadi 2 unsur, yaitu sangat merugikan salah satu pihak (dari segi isinya), dan penyalahgunaan kesempatan oleh pihak lain pada saat terjadinya perjanjian (dari segi isinya), dan penyalahgunaan kesempatan oleh pihak lain pada saat terjadinya perjanjian (dari segi terjadinya).

Dalam hal ada kelebihan ekonomis, yang lemah mempunyai posisi “bergantung” sehingga untuk mendapatkan prestasi tertentu yang sangat dibutuhkan, ia terpaksa harus bersedia menerima janji-janji dan klausul-klausul yang sangat merugikan dirinya. Posisi finansial mendesaknya berbuat seperti itu. Lihat saja dalam hubungan yang bersifat monopolistik ketika pihak lain tak mempunyai pilihan selain menerima syarat-syarat

yang diajukan oleh si pemegang monopoli. Kata orang, yang satu tak mempunyai “*bargaining power*”.<sup>51</sup>

Kompensasi yang diberikan kepada pelayanan jasa transportasi *online* berupa pembayaran melalui elektronik ataupun secara tunai. Kemudian hubungan kemitraan menimbulkan adanya pembagian proposional dengan sistem bagi hasil antara pengemudi ojek *online* dengan penyedia aplikasi. Pola pembagiannya pengemudi 80% (delapan puluh persen) sedangkan penyedia aplikasi 20% (dua puluh persen) sesuai dengan yang telah disepakati.

Sistem bagi hasil diatur secara langsung oleh Menteri Perhubungan melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 667 Tahun 2022 Tentang Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat Yang Dilakukan Dengan Aplikasi diberlakukan pada tanggal 7 September 2022. Dalam putusan kedelapan bahwasannya perusahaan aplikasi menerapkan biaya tidak langsung berupa biaya sewa penggunaan aplikasi paling tinggi 15% (lima belas persen). Tetapi dalam faktanya ketentuan tersebut dilaksanakan hanya diawal oleh PT. Gojek, saat ini besarnya bagi hasil yaitu dikenakan 20% (dua puluh persen). Namun di aplikasi para pengemudi masih mendapatkan potongan-potongan untuk biaya-biaya lain oleh aplikator. Menurut Gogor, potongan 20% pengemudi masih

---

<sup>51</sup> Agus Yudha Hernoko, *Op.Cit.*, Hlm 232.

mendapatkan potongan untuk biaya lainnya dan penyedia aplikasi mengatakan bahwa ia belum benefit terkait potongan tersebut. Tanpa adanya mitra mungkin perusahaan tidak akan sebesar saat ini harusnya dalam hal ini mitra harus lebih mendapatkan kesejahteraan sebagai *driver*.

Peraturan bagi hasil tersebut berubah dalam waktu dua bulan tepatnya 22 November 2022 dikeluarkannya Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP 1001 Tahun 2022 Tentang Perubahan Atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 667 Tahun 2022 Tentang Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat Yang Dilakukan Dengan Aplikasi mengubah pasal kedelapan sehingga berbunyi perubahan aplikasi menerapkan biaya tidak langsung berupa biaya sewa penggunaan aplikasi paling tinggi 15% (lima belas persen) dan/atau perusahaan aplikasi dapat menerapkan biaya penunjang berupa biaya dukungan kesejahteraan, mitra pengemudi paling tinggi 5% (lima persen) berupa:

- a. Asuransi keselamatan tambahan
- b. Penyediaan fasilitas pelayanan mitra pengemudi
- c. Dukungan pusat informasi
- d. Bantuan biaya operasional
- e. Bantuan lainnya.

Penjelasannya terkait biaya penunjang berupa biaya dukungan kesejahteraan mitra pengemudi berupa asuransi keselamatan tambahan

merupakan asuransi yang dikelola oleh suatu perusahaan atau badan swasta yang akan diberikan kepada mitra maupun penumpang diluar Program Jaminan Sosial Kesehatan dan Jaminan Sosial Ketenagakerjaan yang telah dicantumkan sebelumnya dalam komponen Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dengan tetap memberikan informasi terlebih dahulu kepada mitra maupun penumpang sebagai persetujuan. terkait dengan penyediaan fasilitas pelayanan mitra pengemudi merupakan bagian dukungan dari pengembangan mitra pengemudi yang disediakan oleh perusahaan aplikasi seperti fasilitas pelatihan pengemudi, kesehatan, layanan informasi dan pengaduan. Serta biaya operasional merupakan tambahan biaya operasional kendaraan yang diberikan oleh perusahaan aplikasi dalam bentuk *voucher*/kupon bonus yang diberikan kepada mitra dalam situasi kondisional atau waktu tertentu. Adapun tambahan biaya operasional tersebut seperti untuk pembelian bahan bakar minyak, pulsa telepon seluler, helm, jaket atau salah satu komponen peralatan servis kecil maupun servis besar kendaraan yang dimiliki mitra.

Fakta di lapangan berdasarkan hasil wawancara Penulis dengan R, bahwa biaya operasional seperti mendapatkan *voucher*/kupon bonus, pulsa dan telepon seluler diperoleh ketika pengemudi telah mencapai level dan hal tersebut memiliki tingkatan yang berbeda-beda. Sedangkan untuk helm dan jaket pengemudi harus membeli dan dapat diangsur melalui potongan

setiap mendapat pelanggan. Terkait servis belum pernah mendapatkan, hal ini masih ditanggung secara mandiri oleh *driver*.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 667 Tahun 2022 Tentang Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat Yang Dilakukan Dengan Aplikasi juga menjelaskan mengenai biaya langsung dan biaya tidak langsung. Terkait biaya tidak langsung merupakan biaya sewa oleh pengemudi atas penggunaan aplikasi transportasi berbasis digital atau Gojek. Sedangkan biaya langsung merupakan biaya yang harus ditanggung oleh mitra secara mandiri terdapat 10 poin yang terdiri;

1. Penyusutan kendaraan
2. Bunga modal kendaraan
3. Biaya pengemudi yang terdiri; penghasilan pengemudi, jaket pengemudi, helm pengemudi dan penumpang, sepatu pengemudi, jas hujan.
4. Asuransi yang terdiri dari; asuransi kendaraan, asuransi pengemudi, asuransi penumpang.
5. Pajak kendaraan bermotor
6. Bahan Bakar Minyak (BBM)
7. Ban

8. Pemeliharaan dan perbaikan yang terdiri; biaya accu, biaya service kecil, biaya service besar, biaya pemeliharaan body, biaya penggantian suku cadang, biaya cuci kendaraan, biaya overhaul mesin.
9. Biaya penyusutan handphone
10. Biaya pulsa atau kuota internet
11. Profit mitra (sub total A x Prosentase keuntungan mitra).

Semakin banyaknya para aplikator jasa transportasi mempengaruhi harga tarif per-km, saat ini tarif yang dikenakan Rp. 2000/km. Sebagai driver ini sangat merugikannya karena berkurangnya kesejahteraan ojek *online*. Namun, terkait hal ini melalui peraturan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 667 Tahun 2022 Tentang Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat Yang Dilakukan Dengan Aplikasi bahwa besaran biaya jasa penggunaan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat yang dilakukan dengan aplikasi berdasarkan sistem zonasi sebagai berikut:

- a. Zona I meliputi wilayah;
  - 1) Sumatera dan sekitarnya
  - 2) Jawa dan sekitarnya selain Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi; dan
  - 3) Bali

- b. Zona II meliputi wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi
- c. Zona III meliputi wilayah;
  - 1) Kalimantan dan sekitarnya
  - 2) Sulawesi dan sekitarnya
  - 3) Kepulauan Nusa Tenggara dan sekitarnya
  - 4) Kepulauan Maluku dan sekitarnya; dan
  - 5) Papua dan sekitarnya.
- a) Besaran biaya jasa zona I:
  - 1) Biaya jasa batas bawah sebesar Rp 2000/km
  - 2) Biaya jasa atas sebesar Rp 2.500/km; dan
  - 3) Biaya jasa minimal dengan rentang biaya jasa antara Rp 8000 s.d Rp 10.000
- b) Besaran biaya jasa zona II:
  - 1) Biaya jasa batas bawah sebesar Rp 2.550/km
  - 2) Biaya jasa batas atas sebesar Rp 2.800/km; dan
  - 3) Biaya jasa minimal dengan rentang biaya jasa antara Rp 10.200 s.d Rp 11.200
- c) Besaran biaya jasa zona III:
  - 1) Biaya jasa minimal batas bawah sebesar Rp 2.300/km
  - 2) Biaya jasa batas atas sebesar Rp 2.750/km; dan

- 3) Biaya jasa minimal dengan rentang biaya jasa antara Rp 9.200 s.d Rp 11.000.

Terkait biaya jasa minimal ini pada diktum keempat menjelaskan merupakan biaya jasa minimal yang harus dibayarkan oleh penumpang untuk jarak tempuh pertama 4 (empat) kilometer. Hal ini dilakukan oleh Menteri Perhubungan guna meminimalisir adanya tindakan sewenang-sewenang dari penyedia aplikasi dalam menentukan tarif. Selain itu agar tidak menjadi ketimpangan terhadap pengemudi ojek *online* konvensional guna melakukan persaingan dengan cara sehat.

*Driver* untuk mendapat insentif harus memenuhi target yang telah ditentukan oleh perusahaan. Waktu fleksibel ini secara tidak langsung merugikan karena keaktifan pengemudi dipertimbangkan aplikator dalam memberikan penumpang kepada pengemudi. Untuk naik level dalam empat tingkatan para mitra harus menerima semua orderan yang masuk di aplikasinya lalu menyelesaikan semua orderan dan selalu memberikan pelayanan terbaik terhadap penumpang. Empat level tingkatan sebagai pengemudi aplikasi Gojek yakni:

- a. Basic; dilevel basic, mitra akan menerima keuntungan seperti program swadaya.

- b. Silver; di level silver, mitra akan menerima keuntungan, seperti program swadaya dan voucher cashback, mitra akan secara otomatis naik ke level silver.
- c. Gold; level tertinggi kedua, dimana mitra akan menerima keuntungan, seperti program swadaya, voucher cashback, dan fitur uang tambahan.
- d. Platinum; mitra akan menerima berbagai keuntungan, seperti program swadaya, voucher cashback, fitur uang tambahan, dan bantuan prioritas.

Banyak masyarakat yang berminat untuk menjadi pengemudi ojek *online* juga mempengaruhi penurunan tingkat upah yang ditawarkan. Daya tarik berupa fleksibilitas waktu bekerja menjadi salah satu faktor meningkatnya daya tarik masyarakat untuk bergabung di PT. Gojek. Namun, sebenarnya dengan waktu yang panjang juga berpengaruh besar terhadap kondisi kesehatan pengemudi demi mengejar *reward* dari perusahaan. Seperti hasil wawancara yang dilakukan penulis dengan pengemudi Gojek R mengaku bahwa akun Gojek tidak pernah dinonaktifkan, gawai selalu nyala jika ada orderan berangkat lalu pulang untuk menunggu orderan selanjutnya hingga pagi hari begitu seterusnya.

Waktu kerja lebih lama menjadi salah satu cara pengemudi untuk meningkatkan pendapatan serta untuk meningkatkan performa yang ditetapkan perusahaan Gojek. Dari hasil wawancara penulis kepada R

mengatakan bahwa performa ini dapat mempengaruhi sulit dalam memperoleh penumpang seperti aplikator jarang memberikan penumpang kepada *driver* yang mendapat performa buruk bahkan hingga kena *suspend* atau pemutusan mitra. Tidak jarang driver mengalami *suspend* secara sepihak oleh aplikator, sehingga pengemudi tidak tahu menahu mengenai alasan dilakukan *suspend* ini.

*Suspend* atau pemutusan mitra adalah kegiatan menghentikan atau menonaktifkan sesuatu, baik bersifat sementara atau permanen. *Suspend* dikenakan apabila pengemudi ojek *online* melakukan pelanggaran terhadap perjanjian yang disepakati. *Suspend* diberikan tergantung seberapa besar kesalahan yang telah diperbuat oleh *driver*. Hal-hal yang menyebabkan terjadinya *suspend* yakni:<sup>52</sup>

- a. Keluhan dari *costumer*, keluhan tersebut biasanya terjadi dikarenakan pesanan yang tidak sesuai, layanan *driver* yang kurang baik.
- b. Menyelesaikan orderan dalam jangka waktu yang tidak wajar.
- c. Melakukan orderan fiktif.
- d. Membatalkan orderan secara berturut-turut.
- e. *Rating* (penilaian) buruk.
- f. Melecehkan penumpang.

---

<sup>52</sup> Maliyu Gultom, 2020, *Tinjauan Perjanjian Kemitraan PT. Gojek Indonesia Dengan Driver Gojek Online Berdasarkan Kebebasan Berkontrak di Kantor Cabang Kota pekanbaru, Pekanbaru, Fakultas Hukum Universitas Islam Riau, Hlm. 57.*

g. Melakukan tindakan kriminal.

Perjanjian elektronik kemitraan Gojek pada Angka 13 mengenai Pembekuan Sementara dan Pembekuan Permanen Akun tidak mengatur hal-hal secara spesifik terkait dengan alasan pengemudi ojek *online* dikenakan *suspend*. Pihak mitra harus melakukan banding kepada penyedia aplikasi jika mengalami *suspend* untuk menjelaskan terkait yang terjadi sebenarnya agar *suspend* dicabut oleh pihak aplikator. Sedangkan pada Peraturan Menteri Nomor PM 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat hanya memberikan Standar Operasional dan Prosedur (SOP) kepada perusahaan aplikasi untuk dilaksanakan, namun tidak diatur secara jelas kriteria penenaan pmutusan kemitraan.

Pada tahun 2019 PT. Gojek membagi tiga pilar pelanggaran yang terdiri dari ancaman keamanan, tindakan curang dan layanan buruk. Masing-masing tingkatan tersebut memiliki konsekuensi yang berbeda mengenai *suspend* kepada pengemudi. Sedangkan 2023 saat ini dikenal dengan Tata Tertib Gojek (Tartibjek) yang sama-sama memiliki tiga pilar, peraturan baru ini diberikan jargon PADIMAN yang artinya Transparan, Keadilan dan Kenyaman. Pelanggaran digolongkan ke dalam lima tingkatan yang didasarkan oleh seberapa besar pelanggaran dilakukan oleh pengemudi. Berikut adalah jenis-jenis pelanggaran berdasarkan pelaporan :

a. Pelanggaran Tingkat I

Pada pelanggaran pertama pengemudi ojek *online* 1 kali pelanggaran akan diberikan peringatan, kedua akan dikenakan *suspend* 30 menit, ketiga insentif dinonaktifkan 3 hari, empat kali *suspend* 7 hari, dan kelima putus mitra. Terkait dengan penerapan *suspend* sebagai berikut:

1. Tidak memakai helm/jaket Gojek saat menjalankan orderan.
2. Memaksa pelanggan untuk melakukan top up Gopay.
3. Menggunakan kendaraan dan atribut (helm/jaket) yang tidak memenuhi standar kebersihan dan kenyamanan.
4. Meminta pelanggan untuk melakukan pembatalan order tanpa memberikan alasan yang jelas.
5. Bersikap/berbicara dengan tidak sopan kepada pelanggan atau pegawai resto.
6. Memilih rute perjalanan yang membuat pelanggan merasa tidak nyaman.
7. Menyebabkan pelanggan merasa tidak nyaman dengan perilaku anda saat berkendara (misalnya: merokok saat menjalankan order, bau badan dan lain-lain)
8. Terlambat menjemput pelanggan atau melakukan pengantrian.

b. Pelanggaran Tingkat II

Pada pelanggaran pertama pengemudi ojek *online* 1 kali pelanggaran akan diberikan peringatan, kedua insentif dinonaktifkan 3 hari, ketiga kali *suspend* 7 hari, dan keempat putus mitra. Terkait dengan penerapan *suspend* sebagai berikut:

1. Memilih alasan pembatalan yang tidak sesuai dengan keadaan yang sebenarnya (misal; uang belanja tidak cukup, stok pesanan tidak tersedia).
2. Memasukan harga barang yang tidak sesuai dengan struk belanja.
3. Membelikan barang yang tidak sesuai dengan pesanan tanpa konfirmasi ke pelanggan.
4. Mengantarkan jumlah pesanan yang tidak sesuai dengan struk belanja.
5. Memberikan kembalian yang kurang atau meminta pembayaran lebih dari yang tertera pada aplikasi.
6. Menyebabkan kerusakan pada barang pelanggan saat pengantaran.
7. Tidak kooperatif dalam pengembalian barang pelanggan yang tertinggal di kendaraan.
8. Menggunakan plat nomor kendaraan berbeda dengan yang tertera di aplikasi.

9. Menggunakan jenis kendaraan yang tidak sesuai dengan layanan yang dipesan oleh pelanggan.

c. Pelanggaran Tingkat III

Pada pelanggaran pertama pengemudi ojek *online* 1 kali insentif dinonaktifkan 3 hari, kedua kali *suspend* 7 hari, ketiga Putus Mitra. Terkait dengan pengenaan *suspend* sebagai berikut:

1. Menyebarkan atau membujuk orang lain untuk menyebarkan berita bohong atau palsu/ merusak nama baik perusahaan.
2. Berkelahi atau berselisih paham dengan Driver Gojek lain di depan pelanggan atau ditempat umum.

Pada tingkatan III ini juga dikenakan sanksi kepada mitra yang terdeteksi oleh sistem melakukan pelanggaran, yaitu terdeteksi menjalankan order secara offline.

d. Pelanggaran Tingkat IV

Pada pelanggaran pertama pengemudi ojek *online* 1 kali *suspend* 7 hari, kedua Putus Mitra. Terkait dengan pengenaan *suspend* sebagai berikut:

1. Menurunkan pelanggan sebelum tiba ditempat tujuan.
2. Menyebarkan identitas dan foto pelanggan.
3. Menghubungi pelanggan diluar kebutuhan order.

4. Mengantarkan pelanggan ke lokasi yang berbeda dengan yang tertera di aplikasi (bukan permintaan pelanggan).
5. Membawa keluarga atau orang lain saat menjalankan orderan.
6. Menyelesaikan order, yang tidak dijalankan.
7. Berkendara pada saat mengantuk, menggunakan handphone ketika berkendara, atau melanggar tata tertib lalu lintas.
8. Menggunakan kendaraan yang tidak aman untuk dikendarai dalam menjalankan order.
9. Berkendara melebihi batas kecepatan aman.
10. Berkendara secara ugal-ugalan (misalnya: rem mendadak, zig-zag, menikung dalam kecepatan tinggi).

Pada tingkatan IV ini juga dikenakan sanksi kepada mitra yang terdeteksi oleh sistem melakukan pelanggaran yaitu;

- a. Terindikasi menggunakan aplikasi modifikasi.
- b. Melakukan kecurangan ketika membayar order Gofood atau GoShop.
- c. Terindikasi menggunakan handphone yang dimodifikasi/di-oprek, termasuk kepemilikan aplikasi yang dapat melakukan modifikasi/oprek.
- e. Pelanggaran Tingkat V

Pada pelanggaran ini ketika terjadi satu kali maka mitra langsung mendapat kosekuensi putus mitra. Terkait dengan peneanaan *suspend* sebagai berikut:

1. Menggunakan akun yang terdaftar atas nama orang lain atau menawarkan / memindahkan/ menjual akun GoPatner.
2. Mengancam (intimidasi) pelanggan, toko/resto, atau pegawai Gojek.
3. Melakukan tindakan kriminal.
4. Bertengkar hingga melakukan kontak fisik.
5. Melakukan pelecehan seksual.
6. Meminta uang ke pelanggan dengan cara mengancam.
7. Mengemudi dalam pengaruh obat terlarang.
8. Membawa senjata tajam atau obat-obatan terlarang saat menjalankan order.
9. Melakukan intimidasi atau pemaksaan dengan ancaman sehingga menghalangi mitra lain untuk beraktivitas menggunakan aplikasi GoPatner.
10. Menghilangkan barang pelanggan pada saat pengantaran.
11. Menggunakan atribut atau logo Gojek dalam konteks politik/berkampanye politik.

12. Menggunakan simbol maupun atribut politik/menyebarkan /menghasut pesan politis kepada pelanggan selama pelaksanaan layanan.

13. Mengutarakan ucapan, menyebarkan informasi/melakukan tindakan yang dapat menimbulkan rasa kebencian atau permusuhan individu/kelompok masyarakat tertentu berdasarkan atas suku, agama, ras, dan antargolongan.

14. Terlibat, mengadakan, mengikuti.menghasut pihak lain untuk mengikuti/menghasut pihak lain untuk mengikuti pawai, unjuk rasa atau demonstrasi ilegal yang melanggar ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pada tingkatan V ini juga dikenakan sanksi kepada mitra yang terdeteksi oleh sistem melakukan pelanggaran yaitu:

- a. Melakukan kecurangan dengan membuat order palsu/fiktif.
- b. Terdeteksi melakukan tindak kecurangan yang merugikan akun pelanggan/akun merchant/Gojek
- c. Terdeteksi melakukan tindak kecurangan yang turut melibatkan akun pelanggan/akun merchant.
- d. Menawarkan dan memberikan barang atau uang kepada Pegawai Gojek yang bertujuan untuk menyalahi peraturan.

- e. Terbukti menggunakan dokumen yang tidak resmi atau tidak akurat termasuk identitas diri (contoh dokumen: KTP, SIM, KK, SKCK, foto profil) dan/ tidak melakukan verifikasi seperti yang diisyaratkan atau dibutuhkan.
- f. Terindikasi melakukan manipulasi verifikasi muka.

Konsekuensi pelanggaran mengenai offline sementara ini apabila mitra terdeteksi mengabaikan atau menolak order berulang-ulang kali, mengenai aturan ini diberlakukan secara bertahap dan akan dikomunikasikan sebelum dijalankan. Sedangkan konsekuensi *suspend* sementara apabila mitra melakukan:

1. Akun anda terindikasi memiliki dokumen yang tidak akurat, tidak resmi, atau kadaluarsa, \*akun dapat diaktifkan kembali hingga mitra memperbarui dengan dokumen yang akurat, resmi, dan aktif (tidak kadaluarsa).
2. Akun anda terindikasi tidak memiliki dokumen yang lengkap.\*\* akun dapat diaktifkan kembali hingga mitra melengkapi dokumen.
3. Terdeteksi memiliki dua akun GoPartner aktif dengan identitas yang sama. \*\*\*salah satu akun dapat diaktifkan kembali, jika mitra, melakukan penonaktifan pada salah satu akun terlebih dahulu.

4. Terindikasi menawarkan/memindahtangankan atau menjual akun GoPatner.\*\*\*\*silahkan mengajukan banding atau mengunjungi DSU terdekat untuk melakukan verifikasi.
5. Terindikasi menghilangkan barang pelanggan saat pengantaran.\*\*\*\*\* keputusan terkait status akun akan diberikan setelah proses verifikasi dan validasi selesai.
6. Kendaraan anda terindikasi melanggar ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku\*\*\*\*\*silahkan mengajukan banding dengan mengunjungi DSU terdekat untuk melakukan verifikasi.

Pengemudi dapat mengembalikan tahapan sanksi apabila mitra tidak melakukan pelanggaran dalam waktu 90 (sembilan puluh) hari kecuali jika mitra terkena putus mitra secara permanen, maka hal itu tidak dapat diubah. Mitra yang terkena sanksi dapat melakukan banding melalui aplikasi GoPatner. Proses banding diajukan paling lambat 14 (empat belas) hari. Keputusan banding Gojek ini merupakan kebijakan dari PT Gojek yang bersifat Final.

Hubungan kemitraan untuk menunjang pengemudi dalam melakukan pekerjaan juga berkontribusi atas sarana prasarana seperti kendaraan, *handphone*, kuota, dan tenaga. Penyedia aplikasi hanya memberikan fasilitas untuk membantu pengemudi terhubung dengan pelanggan. Agar para *driver* tidak hanya bekerja dalam satu titik saja

tetapi dapat bekerja secara fleksibel. Akibat hubungan kemitraan ini tidak adanya perlindungan dari perusahaan terhadap keselamatan dan kesehatan bagi pengemudi. Segala resiko yang terjadi pada diri *driver* saat di jalan harus ditanggung sendiri. Padahal pengemudi dalam berkendara beresiko mengalami kecelakaan di jalan. Pihak perusahaan di dalam perjanjian menyatakan bahwa tidak akan bertanggung jawab atas kerugian tidak langsung, insidental, khusus atau kerugian konsekuensial; kehilangan penggunaan, kehilangan keuntungan, kehilangan data, kehilangan bisnis atau kehilangan peluang; dan/atau; cedera pribadi atau kerusakan pada properti.

Seharusnya dalam hal ini PT. Gojek dilarang mencantumkan perjanjian klausula eksonerasi. Klausula eksonerasi adalah klausa yang dilarang karena memuat ketentuan yang menyatakan pembebasan tanggung jawabnya mengenai kerugian dan hak untuk menuntut perusahaan sepenuhnya menjadi beban para pengemudi. Padahal harusnya keselamatan dan kesehatan pengemudi bisa menjadi tanggung jawab perusahaan. Isi klausula baku ini menciptakan kewajiban-kewajiban yang kemudian dibebankan kepada salah satu pihak dalam kasus ini yaitu *driver* ojek *online* Gojek.

Pihak Gojek menyatakan bahwa sudah bekerja sama dengan BPJS, tetapi tidak semua *driver* dapat mengklaim jaminan sosialnya. Pengemudi harus terdaftar sebagai anggota BPJS dengan kesepakatan yang ada

terlebih dahulu. Begitu juga dengan asuransi, PT. Gojek juga bekerja sama dengan asuransi swasta yaitu asuransi allianz. Seperti halnya BPJS, asuransi ini pun ada tetapi tidak semua *driver* mendapatkan asuransi tersebut. Hal ini dikarenakan jika ingin mempunyai asuransi tersebut *driver* harus mengurus asuransi tersebut di kantor PT. Gojek terdekat, dan juga diharuskan membayar iuran setiap bulannya melalui aplikasi.<sup>53</sup>

Itu artinya jika pengemudi ojek *online* ingin memiliki asuransi atau BPJS Kesehatan pihak PT. Gojek memberikan fasilitas kepada mitra. Namun, mitra harus melakukan pembayaran setiap bulannya melalui pemotongan otomatis dari saldo Gojek. Menurut hasil wawancara pengemudi Gojek kepada R dengan adanya pemotongan secara otomatis tanpa dibebankan kepada perusahaan ini sangat merugikan karena sudah terpotong dengan bagi hasil lalu terpotong adanya BPJS. Tidak adanya jaminan keselamatan bagi pengemudi sehingga mau tidak mau ikut program BPJS yang ditanggung sendiri. Ketika kecelakaan perusahaan hanya memberikan asuransi dari uang kita bukan asuransi dari perusahaan. Sedangkan sakit ringan pengendara, perbaikan motor, dan bahan bakar ditanggung secara mandiri, perusahaan hanya menerima bersih dari hubungan kemitraan.

---

<sup>53</sup> Wibi Lambang Prastika, 2021, Perlindungan Hukum Jaminan Sosial Dan Kesehatan Dalam Perjanjian Kemitraan Pada PT. Gojek Indonesia Berdasarkan Hukum Ketenagakerjaan, *Skripsi Semarang: Universitas Islam Sultan Agung Semarang*, Hlm 39.

Terkait dengan keselamatan kerja Gogor juga mengatakan bahwa dirinya ikut dalam program yang diberikan oleh perusahaan untuk melindungi dirinya saat berkendara di jalan karena tidak ada jaminan dari perusahaan apabila ia mengalami hal yang tidak diinginkan saat bekerja. Maka setiap bulannya pendapatan Gogor akan di potong sebesar Rp. 16.800/bulan untuk membayar BPJS Ketenagakerjaan.

Perjanjian mitra banyak menguntungkan pihak penyedia aplikasi. hal ini dapat dilihat dari isi klausula pada perjanjian dilakukan secara sepihak oleh PT. Gojek yang memasukan klausul eksenorasi yaitu menghapus kewajiban-kewajibannya sendiri, menciptakan kewajiban-kewajiban yang kemudian dibebankan kepada salah satu pihak, penghapusan tanggung jawab terhadap akibat-akibat hukum. Implementasi asas proporsionalitas dalam perjanjian kemitraan sejak awal telah dinodai oleh Gojek. Padahal hubungan keduanya adalah hubungan kemitraan namun penyedia aplikasi bertindak sebagai atasan yang memegang kendali penuh atas isi perjanjian. Pengemudi berada dalam posisi tawar yang lemah akibatnya salah satu pihak terpaksa menerima isi perjanjian. Jadi, pada sisi kontrak yang tidak berimbang tersebut hanya ada dua alternatif pilihan bagi pihak yang daya tawar-nya, yakni menerima atau menolak sehingga oleh hukum diragukan apakah benar-benar ada elemen “kata

sepakat” yang merupakan syarat sahnya kontrak dalam situasi-situasi tersebut.<sup>54</sup>

Penelitian dari *Institusi Of Governance And Public Affairs* (IGPA) menilai bahwa kemitraan yang ada antara perusahaan aplikasi dan ojol adalah kemitraan palsu karena: 1.) Semua keputusan penting dalam proses kerja menjadi kewenangan *platform*, 2.) Perusahaan mengontrol proses kerja dari ojol, 3.) Perusahaan memonopoli akses informasi dan data, 4.) Hubungan kemitraan yang dijalankan bertentangan aturan hukum di Indonesia, di mana terdapat kedudukan tidak setara antara para pihak dan adanya kekuasaan dalam pembuatan keputusan dari satu pihak seperti dalam pembuatan isi perjanjian kemitraan dan pengambilan keputusan.

Bahwa konsep kesamaan menurut Rawls sebagai “*kesetaraan kedudukan dan hak*” bukan dalam arti “*kesamaan hasil*” yang dapat diperoleh semua orang. Sehingga terciptanya perjanjian yang seimbang antara pengemudi ojek *online* dengan penyedia aplikasi Gojek. Namun, kedudukan para pihak dalam perjanjian tidak setara dan terlihat dari isi perjanjian berupa hak dan kewajiban yang tidak seimbang.

P.S Atijah merumuskan asas proporsionalitas yang pada intinya dapat dijelaskan bahwa kaitannya dalam peran kontrak sebagai suatu landasan pertukaran yang adil di dunia bisnis, bahwa transaksi serta

---

<sup>54</sup> Rendy Saputra , 2016, *Kedudukan Penyalahgunaan Keadaan (Misbruik Van Omstandigheden) Dalam Hukum Perjanjian Indonesia*, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, Hlm. 51

pembagian hak dan kewajiban antar pihak yang berkontrak sesuai dengan apa yang diinginkan (*population in whatthey want*). Maka dari itu pihak tidak mungkin berada pada posisi yang sama, namun dalam kontrak para pihak harus memiliki keadilan yang sama, pihak yang lebih dominan tidak boleh memaksakan kehendaknya kepada pihak lain.<sup>55</sup>

Maka dari itu suatu perjanjian/kontrak dikatakan memenuhi asas proposionalitas apabila:<sup>56</sup>

1. Kontrak yang mengakui adanya hak, peluang serta kesempatan yang sama (kesetaraan hak) kepada para pihak untuk menentukan pembagian yang adil bagi mereka.
2. Kontrak yang dilandasi dengan kebebasan antar pihak untuk menentukan isi atau apa yang akan dituangkan dalam kontrak mengenai seberapa adil dan apa yang tidak adil bagi mereka.
3. Kontrak tersebut mampu memberi jaminan pelaksanaan hak dan kewajiban secara proposional antara para pihak (bukan berarti harus mendapatkan bagian yang sama namun dikembalikan kepada pembagian yang adil sesuai porsinya).
4. Dalam hal apabila timbul sengketa perjanjian, maka beban dari penanganan pembuktian, berat ringannya suatu kesalahan maupun hal-hal lainnya yang berkait, harus dilihat berdasarkan

---

<sup>55</sup> Agus Yudha Hernoko, *Op.Cit*, Hlm 84-87.

<sup>56</sup> Agus Yudha Hernoko, *Op.Cit.*, Hlm 87-89.

asas proporsionalitas untuk memperoleh hasil yang terbaik serta penyelesaian yang elegan dan *win-win solution*.

Hal ini terjadi karena tidak adanya payung hukum bagi pengemudi ojek *online* secara khusus. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat terbatas pada ojek *online* roda dua. Beberapa klausula yang memberikan perlindungan kepada pengemudi ojek *online* di dalam Peraturan Menteri antara lain:

1. Pasal 12 menyatakan bahwa perusahaan aplikasi wajib menerapkan biaya jasa berdasarkan formula dan pedoman perhitungan biaya jasa oleh Menteri. Hal ini memberikan perlindungan secara preventif kepada pengemudi agar penyedia aplikasi tidak sepihak dalam menentukan perhitungan biaya jasa yang nantinya berdampak pada kerugian pada *driver*. Dalam hal ini PT. Gojek sudah mencantumkan klausula pada angka 8 tentang ketentuan mengenai keuangan berbunyi tarif setiap pelaksanaan layanan PAB sesuai dengan hukum yang berlaku.
2. Pasal 14 menyatakan mengenai perusahaan aplikasi harus membuat standar, operasional dan prosedur dalam penghentian operasional sementara (*suspend*) dan putus mitra terhadap pengemudi. Ketentuan ini memberikan perlindungan preventif

kepada mitra guna menghindari adanya pemutusan mitra atau *suspend* yang sewenang-wenang penyedia aplikasi. Isi perjanjian Gojek mengatakan bahwa ketika mitra melanggar ketentuan yang telah dicantumkan maka dapat dilakukan penghentian hubungan kemitraan. Ayat 2 mengatur mengenai standar operasional dan prosedur memuat:

- a. Jenis sanksi penghentian operasional sementara (*suspend*) dan putus mitra.
  - b. Tingkatan pemberian sanksi penghentian operasional sementara (*suspend*) dan putus mitra.
  - c. Tahapan pemberian sanksi penghentian operasional sementara (*suspend*) dan putus mitra.
  - d. Pencabutan sanksi penghentian operasional sementara (*suspend*).
3. Pasal 16 Ayat 3 memberikan perlindungan terhadap pengemudi secara preventif dan represif namun hanya point *suspend* telah dicantumkan dalam perjanjian point-point lainnya belum dicantumkan di perjanjian kemitraan PT. Gojek. Point-point ini mengatur mengenai perlindungan terhadap pengemudi yang dilakukan dengan aplikasi berupa:
- a. Layanan pengaduan dan penyelesaian masalah pengemudi
  - b. Pendaftaran yang dilakukan secara tatap muka

- c. Kriteria pengenaan penghentian operasional sementara (*suspend*) dan putus mitra.
  - d. Pemberitahuan atau peringatan sebelum penghentian operasional sementara (*suspend*) dan putus mitra.
  - e. Klarifikasi
  - f. Hak sanggah
  - g. Pengaktifan kembali
  - h. Kepastian mendapatkan santunan jika terjadi kecelakaan
  - i. Kepastian mendapatkan perlindungan jaminan sosial ketenagakerjaan dan jaminan sosial kesehatan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
4. Pasal 16 Ayat (4) memberikan perlindungan kepada pengemudi guna memberikan klarifikasi atas kejadian agar mitra tidak merasakan di lakukan pemutusan mitra secara sewenang-wenang tanpa adanya sebab dan akibat yang jelas. Huruf g menyatakan bahwa pengaktifan kembali dilakukan oleh pengemudi sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat yang dilakukan dengan aplikasi, bagi pengemudi yang dikenai penghentian operasional sementara (*suspend*) setelah melalui proses klarifikasi dan dinyatakan layak kembali beroperasi.

5. Pasal represif lainnya yaitu pada pasal 18 yang mengatakan bahwa perusahaan aplikasi wajib menyediakan pusat layanan pengaduan terhadap sanksi penghentian operasional sementara (*suspend*) dan putus mitra yang diberikan kepada pengemudi. Ini bertujuan agar para pengemudi dapat menuntut hak guna memberikan sanggahan atau membela diri mengenai pernyataan dari sanksi, dan dapat melakukan klarifikasi supaya tidak adanya menerima aduan secara sepihak tanpa melibatkan pengguna dan pengemudi guna ditindak sebagai mana seharusnya.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat tidak memasukan permasalahan penting terkait kesalahan pengklasifikan atau penghindaraan penerapan kemitraan sejati yang dilakukan oleh perusahaan *platform*. Sedangkan aturan ini menjadi satu-satunya perlindungan yang dimiliki oleh pengemudi ojek *online* secara eksplisit mengatur keberadaannya. Peraturan ini mengisi kekosongan hukum terhadap payung hukum pengemudi ojek *online* di Indonesia.

## **2. Hubungan Hukum Kemitraan Pengemudi Ojek *Online* dan Penyedia Aplikasi Gojek Jika Memenuhi Unsur Hubungan Kerja Dapat Dikatakan Hubungan Kerja Sesuai Dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan**

Pengemudi ojek *online* dan penyedia aplikasi Gojek mengikatkan dirinya dalam hubungan kemitraan. Didasarkan prinsip saling memerlukan, memperkuat, dan menguntungkan sehingga menimbulkan posisi yang setara diantara keduanya. Faktanya, penerapan kemitraan yang dilaksanakan oleh Gojek Indonesia lebih mengarah kepada hubungan yang bersifat subordinatif layaknya sebuah perjanjian kerja yang berbeda dengan teori perjanjian kemitraan itu sendiri, dimana secara teoritis dan yuridis, seharusnya sebuah perjanjian kemitraan memiliki hubungan yang bersifat koordinatif (berdampingan).<sup>57</sup>

Hubungan kemitraan harusnya bersifat hubungan mutualisme saling menguntungkan diantara keduanya. Namun, masih banyaknya hak pengemudi yang tidak dipenuhi oleh PT. Gojek. Berbeda dengan hubungan kerja meskipun masih mengalami ketidaksetaraan namun hubungan kerja ini menimbulkan perlindungan dengan adanya peraturan-peraturan ketenagakerjaan. Terutama mengenai keselamatan dan keamanan dari pengemudi ojek *online* yang dalam hal ini memiliki potensi mengalami

---

<sup>57</sup> Kadek Intan Apsari Puspa, 2013, Hubungan Hukum Antara Perusahaan Ojek Online Dengan Pengemudinya Dalam Perusahaan Go-Jek Indonesia, *Jurnal Kertha Desa*, Vol. 10 No. 1

kecelakaan saat berkendara. Perusahaan menganggap bahwasanya menghilangkan akibat yang timbul dari perjanjian dapat menekan kerugian perusahaan padahal dapat berlaku sebaliknya, karena kesejahteraan pekerja atau mitra merupakan upaya meningkatkan tingkat produktivitas.

Hubungan kerja menurut Pasal 1 Ayat 15 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 menyatakan bahwa hubungan antara pengusaha dengan pekerja atau buruh berdasarkan perjanjian kerja, yang mempunyai unsur pekerja, upah, dan perintah. Namun, hubungan kerja timbul ketika perjanjian kerja dilakukan antara pengemudi dan penyedia aplikasi. Pasal 1 Ayat 14 menjelaskan perjanjian kerja adalah perjanjian antara pekerja atau buruh dengan pengusaha atau pemberi kerja yang memuat syarat-syarat kerja, hak, dan kewajiban para pihak.

Syarat-syarat perjanjian kerja diatur di dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan tercantum pada Pasal 51 antara lain:

- a. Perjanjian kerja dibuat secara tertulis atau lisan.
- b. Perjanjian kerja yang dipersyaratkan secara tertulis dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pasal 54 Ayat 1 merupakan syarat formil perjanjian kerja yang dibuat secara tertulis sekurang-kurangnya memuat:

- a. Nama, alamat perusahaan, dan jenis usaha;
- b. Nama, jenis kelamin, umur, dan alamat pekerja/buruh;
- c. Jabatan atau jenis pekerjaan;
- d. Tempat pekerjaan;
- e. Besarnya upah dan cara pembayaran;
- f. Syarat-syarat kerja yang memuat hak dan kewajiban pengusaha dan pekerja/buruh;
- g. Mulai dan jangka waktu berlakunya perjanjian kerja;
- h. Tempat dan tanggal perjanjian kerja dibuat; dan
- i. Tanda tangan para pihak dalam perjanjian kerja.

Pada Ayat 3 menyatakan bahwa perjanjian kerja sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dibuat sekurang-kurangnya rangkap 2 (dua), yang mempunyai kekuatan hukum yang sama, serta pekerja/buruh dan pengusaha masing-masing mendapat 1 (satu) perjanjian kerja.

Perjanjian kerja juga mengacu syarat-syarat sahnya perjanjian yang diadopsi dari hukum perdata Pasal 1320 KUHPerdata dan dicantumkan lagi pada Pasal 52 di angka (1) merupakan syarat materiil perjanjian kerja dibuat atas dasar:

- a. Kesepakatan kedua belah pihak;
- b. Kemampuan atau kecakapan melakukan perbuatan hukum;
- c. Adanya pekerjaan yang diperjanjikan; dan

- d. Pekerjaan yang diperjanjikan tidak bertentangan dengan ketertiban umum, kesusilaan, dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Keempat syarat-syarat tersebut bersifat kumulatif yang artinya perjanjian kerja harus dipenuhi oleh semua pihak sehingga dapat dikatakan bahwa perjanjian tersebut sah. Hubungan kerja akan menimbulkan adanya kedudukan atasan dan bawahan atau majikan dan pekerja. Pengertian pekerja pada Pasal 1 Ayat 3 adalah setiap orang yang bekerja dengan menerima upah atau imbalan dalam bentuk lain. Namun, pengertian luas terhadap pekerja terdapat di Pasal 1 Ayat 2 bahwa tenaga kerja adalah setiap orang yang mampu melakukan pekerjaan guna menghasilkan barang dan/atau jasa baik untuk memenuhi kebutuhan sendiri maupun masyarakat.

Jika berdasarkan pengertian Undang-undang Nomor 24 Tahun 2011 Tentang BPJS terdapat di Pasal 1 Ayat 8 pengertian pekerja adalah setiap orang yang bekerja dengan menerima gaji, upah, atau imbalan dalam bentuk lain. Sedangkan di Pasal Ayat 9 pengertian pemberi kerja adalah orang perseorangan, pengusaha, badan hukum atau badan lainnya yang memperkerjakan tenaga kerja atau penyelenggara negara yang memperkerjakan pegawai negeri dengan membayar gaji, upah atau imbalan lainnya. Perusahaan Gojek sebagai badan hukum seharusnya berkewajiban memberikan akibat hukum dari perjanjian tersebut namun perjanjian kemitraan terhindar dari kewajiban hak-hak normatif pekerja.

Hubungan kemitraan PT. Gojek perjanjian yang telah disepakati dapat sewaktu-waktu dirubah oleh perusahaan tanpa adanya persetujuan dari *driver* sebagai mitranya. Sedangkan ketika hubungan antara pengemudi dan penyedia aplikasi adalah hubungan kerja hal tersebut tidak dapat dirubah secara sepihak oleh pemberi kerja, harus adanya persetujuan para pihak berdasarkan Pasal 55 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 yang berbunyi "*Perjanjian kerja tidak dapat ditarik kembali dan/atau diubah, kecuali atas persetujuan para pihak*". Untuk dapat dikatakan sebagai perjanjian kerja harus memenuhi unsur-unsur yang melekat pada hubungan kerja yaitu:

a. Unsur Pekerja

Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tidak mengatur secara spesifik mengenai pengertian pekerja. Tidak dirincinya atau dibatasinya pengertian pekerjaan di dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003, atau di dalam peraturan perundang-undangan lainnya, adalah sesuatu yang logis menurut *legal reasoning* atau penalaran hukum. Dikatakan demikian karena apabila diberikan pengertian atau batasan tertentu, justru akan mempersulit pelaksanaan dan

pengembangan hukum perburuhan, khususnya yang berkaitan dengan perlindungan hukum untuk buruh.<sup>58</sup>

Objek dalam perjanjian kerja antara pengemudi ojek *online* dan penyedia aplikasi dengan adanya suatu pekerjaan. Akibat hukum dari hubungan kerja menimbulkan hak dan kewajiban oleh para pihak. Hal ini juga berkaitan dengan Pasal 52 Angka 1 point 3 adanya pekerjaan yang diperjanjikan. Di PT. Gojek memberikan tugas utamanya melakukan pengantaran maupun penjemputan terhadap barang atau orang melalui aplikasi. Dalam hal ini pihak aplikasi *online* memberikan layanan jasa pengantaran dan penjemputan orang dan jasa pengiriman makanan (GoFood) dan pengiriman barang (GoSend).

b. Unsur Upah

Upah menurut Pasal 1 Ayat 30 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan adalah hak pekerja atau buruh yang diterima dan dinyatakan dalam bentuk uang sebagai imbalan dari pengusaha atau pemberi kerja kepada pekerja atau buruh yang ditetapkan dan dibayar menurut suatu perjanjian kerja, kesepakatan, atau peraturan perundang-undangan,

---

<sup>58</sup> Abdul Rachmad Budiono, 2012, Makna “Perintah” Sebagai Salah Satu Unsur Hubungan Kerja Menurut Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan”, *Arena Hukum* Vol. 5 No. 2. <https://doi.org/10.21776/ub.arenahukum.2012.00502.7>.

termasuk tunjangan bagi pekerja/buruh dan keluarganya atas suatu pekerjaan dan atau jasa yang telah akan dilakukan.

Hubungan kemitraan PT. Gojek menimbulkan suatu upah. Namun, hasil yang pengemudi dapatkan dari pelanggan harus dilakukan bagi hasil dengan penyedia aplikasi sesuai yang di sepakati sebesar 20% untuk PT. Gojek dan 80% bagi *driver*. Apabila memenuhi target yang diberikan pengemudi memperoleh insentif dari PT. Gojek. Jika pengemudi tidak mencapai target yang telah ditentukan maka pengemudi tidak memperoleh insentif. Pengertian insentif dan upah memiliki arti yang berbeda bahwa insentif adalah tambahan (bonus) gaji atau balas jasa diluar gaji pokok yang diberikan kepada pekerja yang prestasinya diatas standar. Sedangkan upah adalah imbalan atau balas jasa yang diberikan kepada seseorang atas pekerjaannya yang diberikan secara periodik dan memiliki jaminan yang pasti.

Dasar pembayaran upah perjanjian kerja adanya kesepakatan diantara keduanya. Kesepakatan tersebut menjadi salah satu syarat subyektif dan syarat sahnya suatu perjanjian kerja di Pasal 1 Ayat 30 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan. Sedangkan di hubungan kemitraan kesepakatan dilakukan untuk melakukan kerjasama

bagi hasil bukan mengatur mengenai upah. Selain itu apabila hubungan kerja adanya peraturan yang mengatur mengenai besarnya upah yang diterima oleh pekerja yaitu di Pasal 89 Ayat 3 ditegaskan bahwa upah minimum ditetapkan oleh Gubernur dengan memperhatikan rekomendasi dari Dewan Pengupahan Provinsi dan/atau Bupati/Walikota. Dan pihak pengusaha dilarang membayar upah lebih rendah dari upah yang telah ditetapkan oleh Peraturan Undang-Undang. Apabila ketentuan ini dilanggar maka perjanjian batal demi hukum karena syarat objektif tidak terpenuhi.

Sedangkan menurut Pasal 1 Ayat 5 Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1992 Tentang Jaminan Sosial Tenaga Kerja bahwa upah adalah suatu penerimaan sebagai imbalan dari pengusaha kepada tenaga kerja untuk sesuatu pekerjaan yang telah atau akan dilakukan, dinyatakan atau dinilai dalam bentuk uang ditetapkan menurut suatu perjanjian, atau peraturan perundang-undangan dan dibayarkan atas dasar suatu perjanjian kerja antara pengusaha dengan tenaga kerja, termasuk tunjangan, baik untuk tenaga kerja sendiri maupun keluarganya.

Kedua Undang-Undang tersebut memiliki perbedaan definisi masing-masing. Namun, kedua perbedaan tersebut terletak mengenai subjek yang memberikan upah kepada

pekerja. Di Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 menggunakan istilah pengusaha atau pemberi kerja dan buruh atau pekerja, sedangkan pada Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1992 menggunakan istilah tenaga kerja sesuai dengan hukum pemburuhan. Perlu diketahui bahwasanya Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1992 tidak berlaku, hal di atas sebagai perbandingan mengenai upah. Keduanya memiliki perbedaan mengenai pengertian upah di mana hal ini tentunya memiliki kosekuensi yang berbeda terhadap hukum ketenagakerjaan. Dapat disimpulkan bahwa hubungan kerja dalam unsur upah tidak terpenuhi oleh pengemudi dan penyedia aplikasi. Karena upah pengemudi diperoleh langsung dari penumpang tidak diperoleh dari perusahaan.

c. Unsur perintah

Unsur perintah tidak dijelaskan atau dirinci di Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan.

Menurut *Kamus Besar Bahasa Indonesia* perintah adalah menyuruh melakukan sesuatu. Itu artinya memiliki makna bahwa adanya suatu perintah dari atasan atau pemberi kerja untuk melakukan arahan atau intruksi kerja. Dalam hal ini berkaitan dengan syarat objektif sahnyanya perjanjian, maka jika tidak terpenuhi batal demi hukum. Akibatnya hubungan

pengusaha dan pekerja tidak melahirkan suatu akibat hukum termasuk mengenai hak dan kewajiban. Perintah dalam PT. Gojek kepada pengemudi ini cenderung tidak mengikat secara jelas. Pengemudi dapat melakukan pekerjaannya sesuai kehendak dari pengemudi atau dapat dilakukan secara fleksibel baik secara waktu, tenaga dan hak untuk menolak mengenai orderan yang diterimanya. Selain itu perintah diberikan langsung oleh penumpang, penyedia aplikasi tidak secara langsung memberikan perintah.

Pada hubungan kerja memiliki waktu kerja yang harus dilaksanakan oleh pengusaha pada Pasal 77 Ayat 2 Undang-Undang ketenagakerjaan meliputi:

1. 7 (tujuh) jam 1 (satu) hari dan 40 (empat puluh) jam 1 (satu) minggu untuk 6 (enam) hari kerja dalam 1 (satu) minggu; atau
2. 8 (delapan) jam 1 (satu) hari dan 40 (empat puluh) jam 1 (satu) minggu untuk 5 (lima) hari kerja dalam 1 (satu) minggu.

Sedangkan pekerja yang melebihi waktu kerja mendapatkan upah lembur sesuai dengan Keputusan Menteri. Hal ini diatur di dalam Pasal 78 Namun hal ini harus memenuhi syarat yang ditentukan yaitu:

1. Ada persetujuan pekerja/buruh yang bersangkutan; dan
2. Waktu kerja lembur hanya dapat dilakukan paling banyak 3 (tiga) jam dalam 1 (satu) hari dan 14 (empat belas) jam dalam 1 (satu) minggu.

Hubungan kemitraan tidak mengatur mengenai waktu kerja karena pengemudi ojek *online* dapat melaksanakan secara fleksibel untuk bekerja. Selain itu hubungan kemitraan tidak terpenuhinya unsur upah dan perintah sehingga tidak menimbulkan hubungan kerja. Apabila hubungan kemitraan ini menjadi hubungan kerja harus terpenuhinya ketiga unsur pekerja, upah dan perintah karena unsur tersebut bersifat kumulatif. Namun, dengan adanya hubungan kemitraan ini pengemudi ojek *online* tidak mendapatkan perlindungan layaknya pekerja. Mitra justru lebih rentan karena tidak adanya jaminan upah minimum, jaminan kesehatan, pesangon, upah lembur, perlindungan khusus bagi pekerja perempuan, anak, penyandang disabilitas, hak libur hingga jam kerja layak. Terutama perlindungan terhadap aspek keselamatan dan kesehatan yang sangat berisiko saat bekerja di jalan. Menurut Soepomo, Perlindungan tenaga kerja dibagi menjadi 3 (tiga) macam, yaitu:<sup>59</sup>

1. Perlindungan ekonomis, yaitu perlindungan tenaga kerja dalam bentuk penghasilan yang cukup, termasuk bila tenaga kerja tidak mampu bekerja di luar kehendaknya.

---

<sup>59</sup> Abdul Khakim, 2003, *Pengantar Hukum Ketenagakerjaan Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Jakarta, Hlm 61.

2. Perlindungan sosial, yaitu perlindungan tenaga kerja dalam bentuk jaminan kesehatan kerja, dan kebebasan berserikat dan perlindungan hak untuk berorganisasi.
3. Perlindungan teknis, yaitu; perlindungan tenaga kerja dalam bentuk keamanan dan keselamatan.

Terkait dengan perlindungan hukum ini juga diatur dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan yang secara ekonomis di atur di Pasal 88 Ayat 1 *“setiap pekerja/buruh berhak memperoleh penghasilan yang memenuhi penghidupan yang layak bagi kemanusiaan”*. Sedangkan secara sosial diatur di Pasal 86 ayat 1 *“setiap pekerja/buruh mempunyai hak untuk memperoleh perlindungan atas: a. Keselamatan, b. Moral dan kesusilaan, c. Perlakuan yang sesuai dengan harkat dan martabat manusia serta nilai-nilai agama.* Perlindungan secara teknis diatur di Pasal 104 Ayat 1 *“setiap pekerja/buruh berhak membentuk dan menjadi anggota serikat pekerja/serikat buruh”*.

Penelitian oleh De Ruyter dan Rachmawati yang menyebutkan bahwa Ojol merupakan pekerja *gig worker*, dan keberadaan sebagai mitra adalah cara terbaru bagi perusahaan untuk menghindari peraturan ketenagakerjaan. Ia juga menilai perlunya peraturan tenaga ketenagakerjaan yang dapat mengakomodir keberadaan *gig work* dalam kondisi kerja yang lebih aman dan lebih nyaman. Hal ini dapat dilihat pada klausula perjanjian elektronik Gojek menyatakan bahwa hubungan keduanya adalah mitra sehingga tidak menciptakan hak dan kewajiban

sebagai pekerja, klausula ini terdapat Angka 7 Hubungan Anda Dengan PAB (Perusahaan Anak Bangsa) yang menyatakan bahwa:

7.1 hubungan anda dengan PAB adalah kontraktor independen secara kemitraan. anda secara tegas memahami dan setuju bahwa:

- a. perjanjian ini bukan perjanjian kerja, juga tidak menciptakan hubungan kerja (termasuk dari perspektif hukum ketenagakerjaan, hukum pajak atau jaminan sosial), antara kami dan anda, juga tidak membuat anda terlibat dengan kami sebagai pekerja atau hubungan lain yang serupa dengan hubungan pekerja; dan
- b. tidak ada hubungan usaha patungan, persekutuan, atau agen yang terjadi antara kami dan anda.

Harusnya penyedia aplikasi dalam hal ini memberikan perlindungan kepada mitranya karena kesejahteraan mitra guna memperlancar bisnis yang di jalani perusahaan. Dilihat dari klausula perjanjian elektronik kemitraan tidak adanya kedudukan yang setara mengenai hak dan kewajiban terutama mengenai keselamatan dan keamanan mitra. Hubungan kemitraan ini menimbulkan banyak kerugian kepada pengemudi ojek *online* karena dengan ini para perusahaan dapat menghindari akibat hukum yang tidak dihendaki.

Perjanjian kemitraan ini untuk dalam jangka panjangnya tidak memberikan dampak keringanan terhadap ekonomi setelah mitra tidak melaksanakan pekerjaannya. Sebab tidak adanya kewajiban perusahaan untuk

memberikan pesangon terhadap mitranya jika terjadi pemutusan mitra. Sedangkan jika berdasarkan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan Pasal memberikan jaminan kepada pekerja yang mengalami pemutusan hubungan menimbulkan kewajiban perusahaan memberikan pesangon dan adanya perhitungan besarnya jumlah pesangon.



## BAB IV

### PENUTUP

#### 1. Kesimpulan

Berdasarkan penelitian ini dapat diambil kesimpulan tentang Implementasi Asas Proporsionalitas Dalam Perjanjian Kemitraan Antara Ojek *Online* Dengan Penyedia Aplikasi Gojek sebagai berikut:

- a. Perjanjian kemitraan antara pengemudi ojek *online* dengan penyedia aplikasi belum sesuai dengan asas proporsionalitas. Ketidakseimbangan hak dan kedudukan ini dapat dilihat dari awal perjanjian kemitraan yang merupakan perjanjian baku yang sudah dibuat oleh penyedia aplikasi Gojek. Aplikator menentukan secara sepihak isi perjanjian kemitraan tanpa melibatkan mitra. Terhadap perjanjian tersebut mitra tidak dapat melakukan tawar-menawar dengan penyedia aplikasi mengenai isi perjanjian, dalam hal ini mitra hanya mempunyai pilihan menyetujui atau tidak bergabung menjadi mitra Gojek. Penentuan tarif yang tidak sesuai dengan aturan Menteri Perhubungan melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 667 Tahun 2022 Tentang Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat Yang Dilakukan Dengan Aplikasi, aturan ini mengatur maksimal bagi hasil antara penyedia aplikasi dan pengemudi ojek *online*. Namun, aturan

tersebut mengalami perubahan setelah dua bulan dengan dikelurkannya Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP 1001 Tahun 2022 Tentang Perubahan Atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 667 Tahun 2022 Tentang Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat Yang Dilakukan Dengan Aplikasi yang tidak menunjukkan keberpihakan kepada pengemudi ojek *online*. Dan masih adanya pemutusan mitra atau *suspend* yang sewenang-wenang oleh penyedia aplikasi. Sedangkan payung hukum yang dimiliki oleh mitra adalah Peraturan Menteri Nomor PM 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat namun tidak mengatur secara rinci mengenai hal-hal penting. Selain itu adanya pencantuman klausula eksonerasi dalam perjanjian kemitraan antara penyedia aplikasi dengan pengemudi ojek *online* yang seharusnya hal ini tidak diperbolehkan untuk dicantumkan.

- b. Hubungan kemitraan dapat berubah menjadi hubungan kerja jika telah memenuhi ketiga unsur yang dicantumkan di dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan. Ketiga unsur tersebut adanya pekerja, upah, dan perintah, jika pada tindakan pengemudi ojek *online* terbukti terpenuhinya unsur tersebut maka hubungan keduanya adalah hubungan kerja. Namun setelah penulis melakukan penelitian

tidak terpenuhinya unsur upah dan perintah pada tindakan pekerja sehingga hubungan keduanya adalah hubungan kemitraan yang dilakukan dengan pola bagi hasil. Status sebagai mitra pengemudi ojek *online* menimbulkan kondisi yang rentan karena tidak adanya perlindungan hukum yang mengatur secara spesifik keberadaannya. Dan tidak memiliki hak-hak sebagai pekerja, perlindungan khusus bagi pekerja perempuan, anak, penyandang disabilitas, perlindungan tentang upah, keamanan dan keselamatan yang ditanggung oleh BPJS Ketenagakerjaan oleh perusahaan.

## **2.Saran**

Melihat Implementasi Asas Proporsionalitas Dalam Perjanjian Kemitraan Antara Ojek *Online* Dengan Penyedia Aplikasi Gojek saat ini, penulis memiliki beberapa saran agar pelaksanaannya dapat berjalan lebih baik dan dapat mengatasi permasalahan yang ada pada saat ini, saran penulis adalah sebagai berikut:

- a. Hubungan kemitraan didasarkan pada prinsip saling memerlukan, memperkuat, dan menguntungkan, dengan prinsip tersebut harusnya penyedia aplikasi Gojek dan pengemudi dalam pelaksanaan perjanjian dapat melakukan tawar-menawar atas perjanjian. Serta dapat menciptakan keseimbangan hak dan kedudukan untuk mencapai asas proporsionalitas dalam melakukan perjanjian kemitraan. Kesejahteraan pekerja akan meningkatkan

produktivitas yang menguntungkan bisnis penyedia aplikasi Gojek, karena tanpa adanya mitra bisnis transportasi *online* tidak akan mengalami kemajuan seperti saat ini. Selain itu pengemudi ojek *online* atau mitra perlu memahami dan membaca isi keseluruhan perjanjian sebelum menyetujui perjanjian kemitraan yang telah dibuat oleh penyedia aplikasi Gojek. Sehingga hal ini perlunya peran pemerintah untuk memberikan regulasi secara spesifik berkaitan permasalahan yang dialami oleh pengemudi ojek *online* dengan penyedia aplikasi supaya terhindar dari ketidakseimbangan kedudukan kedua belah pihak dalam melakukan perjanjian. Tentunya peraturan yang dikeluarkan memberikan rasa keadilan bagi pengemudi dalam hal ini sebagai mitra yang dirugikan oleh Gojek yang bertindak sebagai atas melalui penentuan tarif Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 667 Tahun 2022 Tentang Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat Yang Dilakukan Dengan Aplikasi dirasa sudah tepat namun setelah dua bulan justru pasal kedelapan dirubah sehingga menimbulkan kerugian pada pengemudi. Harusnya dalam hal ini pemerintah bersikap tegas memberikan payung hukum kepada pengemudi terkait penentuan bagi hasil yang bersifat menguntungkan.

- b. Hubungan kemitraan ini menghilangkan hak-hak normatif bagi pekerja oleh perusahaan sehingga menyebabkan kerugian bagi mitra dari hal ini pemerintah menjadi penentu arah kebijakan sebagai mitra atau pekerja. Dan pemerintah perlu memberikan perlindungan hukum kepada pengemudi ojek *online* sebagai tenaga kerja yang mandiri.



## DAFTAR PUSTAKA

### Al-Qur'an

Al-Mulk

An-Nahl

Al-Maidah

### Hadist

Hadist Qudsi

### Buku

A, Miru. (2008). *Hukum Perikatan*. Jakarta: Rajagrafindo Persasa.

A, Muhammad (2000). *Hukum Perdata Indonesia*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.

Ascara. (2011). *Akad dan Produk Bangk Syariah* Cet-3. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.

Badruzaman, Mariam darus. (2001). *Kompilasi Hukum Perikatan*. Bandung: Citra Aditya Bakti.

Budiono, Herliono (2006). *Asas Keseimbangan Bagi Hukum Perjanjian Indonesia, Hukum Perjanjian Berlandaskan Asas-Asas Wigati Indonesia*, Bandung: Citra Aditya Bhakti.

Dawson, John P. et.al., (1982). *Contracts (Cases And Comment)*. New York: The Foundation Press, inc.,

- Eko Indrajit, Richardus. *Proses Bisnis Outsourcing*, Jakarta: Gerasindo.
- Fuady, Munir. (2001). *Hukum Kontrak (Dari Sudut Pandangan Hukum Bisnis)*. Bandung; PT. Citra Aditya Bakti.
- Gultom, Maliyu. (2020). *Tinjauan Perjanjian Kemitraan PT. Gojek Indonesia Dengan Driver Gojek Online Berdasarkan Kebebasan Berkontrak di Kantor Cabang Kota pekanbaru*, Pekanbaru: Fakultas Hukum Universitas Islam Riau.
- H.S, Salim. (2010). *Hukum Kontrak Dan Teknik Penyusunan Kontrak*, Jakarta: Sinar Grafika.
- Hanifah, Ida, Dkk. 2014. *Pedoman Penulisan Skripsi*. Medan: Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
- Hernoko, A. Y. (2014). *Hukum Perjanjian Asas Proporsionalitas Dalam Kontrak Komersil*. Jakarta: Kencana.
- Hernoko. Agus Y. (2010) *Asas Proporsionalitas dalam Kontrak Komersial*. Jakarta: Kencana.
- Jafar Hafsah, Mohammad. (2000). *Kemitraan Usaha* . Jakarta: Sinar Harapan.
- Khairandy, Ridwan. (2014). *Hukum Kontrak Indonesia Dalam Perspektif Perbandingan (Bagian Pertama)*. Yogyakarta: FH UII Press.
- Kusumaatmaja, Mochtar. (1986). *Fungsi Dan Perkembangan Hukum Dalam Pembangunan Nasional*. Bandung: Bina Cipta.

Lin, Linton. (1997). *Kemitraan Meraih Keuntungan Bersama*. Jakarta: Hailarang.

Marbun, B.N. (1997). *Manajemen Perusahaan Kecil*. Jakarta: PT. Pustaka  
Binaman Pressiondo.

Muhaimin. (2020). *Metode Penelitian Hukum*. Mataram: UPT. Mataram  
University Press.

Muhammad, Abdulkadir. (2000). *Hukum Perikatan*. Bandung: Citra Aditya Bakti.

Muhammad, Abdulkadir. (2010). *Hukum Perdata Indonesia*. Bandung: PT. Citra  
Aditya Bakti.

Muljadi, Kartini dan Gunawan Widjaja. (2010). *Perikatan yang lahir Dari  
Perjanjian*. Jakarta: Raja Grafindo.

Nurhayati, Sri. (2012). *Akuntansi Syariah di Indonesia*. Jakarta: Salemba Empat.

Rendy Saputra. (2016). *Kedudukan Penyalahgunaan Keadaan (Misbruik Van  
Omstandigheden) Dalam Hukum Perjanjian Indonesia*. Yogyakarta: Gadjah  
Mada University Press.

Sjahdeini, Sutan Remy. (1993). *Kebebasan Berkontrak dan Perlindungan yang  
Seimbang bagi Para Pihak dalam Perjanjian Kredit Bank di  
Indonesia*. Jakarta: Institut Bankir Indonesia.

Soenandar, Taryana. (2016). *Kompilasi Hukum Perikatan*. Bandung: Citra Aditya  
Bakti.

Subekti dan R. Tjitrosudibio. (2002). *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.*

Jakarta: Paramita.

Subekti. (1983). *Hukum Perjanjian.* Jakarta: Citra Aditya Bakti.

Sujana, Asep ST. (2012). *Manajemen Minimarket cet-1,* Jakarta.

Syafe'i, Rahmat. (2000). *Fiqh Muamalah.* Bandung: Pustaka Setia.

Wie, Thee Kian.( 1992). *Dialog Kemitraan dan Keterkaitan Usaha Besar dan*

*Kecil dalam Sektor Industri Pengolahan.* Jakarta: Gramedia.

Zulkifli, Sunarto (2004). *Panduan Praktis Transaksi Perbankan Syari'ah.*Jakarta:

Zirul Hakim.

## **Skripsi**

Lora, Viviaan. (2018).Hukum Terhadap Perjanjian Kemitraan Antara PT. GOJEK

Indonesia Cabang Medan dengan Driver Gojek. *Skripsi. Medan:*

*Universitas Sumatera Utara.*

Wibi Lambang Prastika (2021). Perlindungan Hukum Jaminan Sosial Dan

Kesehatan Dalam Perjanjian Kemitraan Pada PT. Gojek Indonesia

Berdasarkan Hukum Ketenagakerjaan, *Skripsi Semarang: Universitas*

*Islam Sultan Agung Semarang.*

## **Jurnal**

A. M, Siregar. (2019). *Perjanjian Kredit Antara Bank Dengan Pelaku Usaha Kecil dan Menengah Dalam Meningkatkan Perekonomian Masyarakat*.

Abdul Rachmad Budiono, 2012, Makna “Perintah” Sebagai Salah Satu Unsur Hubungan Kerja Menurut Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan”, *Arena Hukum* Vol. 5 No. 2.  
<https://doi.org/10.21776/ub.arenahukum.2012.00502.7>.

D.S, Pribadi. (2018). Penerapan Asas Proporsionalitas/Berimbang dalam Perjanjian Kemitraan. *Jurnal Universitas Mulawarman Samarinda*.

Hamadi, Jumho. (2015). “The Sharing Economy : Why People Partipate in Collaborative Consumption”. Finlandia : Willey Online Library.  
*Journal of Association for Information Science and Tecnology*  
DOI:10.1002/asi.

Kadek Intan Apsari Puspa. (2013). Hubungan Hukum Antara Perusahaan Ojek Online Dengan Pengemudinya Dalam Perusahaan Go-Jek Indonesia. *Jurnal Kertha Desa*, Vol. 10 No. 1

Maulana, Amin. (2020). Penyulundupan Hukum Dengan Menggunakan Hubungan Kemitraan Pada Status Yang Seharusnya Hubungan Kerja Yang Dilakukan Oleh Perusahaan Dengan Pkerjanya, *Suara Keadilan*, Vol. 21, No. 1.

Murdiana, Elfa dan Hary Kurniawan. (2021). Asas Proporsionalitas Insentif Pada Jasa Transportasi Ojek Online Grab Kota Metro Dalam Perspektif Hukum Ekonomi Syariah. *Jurnal Hukum dan Ekonomi Syariah*.

Sonhaji. (2018). Aspek Hukum Layanan Ojek Online Perspektif Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. *Administrative law & governance journal*; Vol. 1.

Zulkamaen, Ahmad Hunaeni dan Tanti Kirana Utami, (2016). Perlindungann Hukum terhadap Pekerja dalam Pelaksanaan Hubungan Industrial. *Padjajaran Jurnal Hukum*, Vol. 3, No. 2.

**Web**

Joni, Muhammad. *Efektifitas Penerapan Hukum (Online)*, <http://www.mjoni.com/opini/artikel-hukum/efektifitas-penerapan-hukum.html> (diakses pada 14 Agustus 2023).

