

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Semakin luasnya penggunaan Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK) secara global memberi dampak pada individu, bisnis/swasta, pemerintah, dan juga sektor-sektor lainnya untuk melakukan proses digitalisasi.¹ Penggunaan internet sebagai penopang kegiatan sehari-hari merupakan suatu hal yang biasa dilakukan oleh semua orang. Atas dasar ini terbentuklah konsep konvergensi antara hukum dan teknologi informasi yang dimaknai sebagai bentuk 'persenyawaan' dengan menunjukkan hukum di satu sisi dan teknologi informasi di sisi lain yang kemudian bersenyawa untuk mencapai satu titik tertentu.² Teknologi informasi memiliki berbagai karakteristik yang memungkinkan manusia untuk masuk ke dunia maya yang bersifat abstrak, universal, dan terlepas dari keadaan, tempat, dan waktu yang disebut dengan *cyberspace*.³

Proses konvergensi teknologi informasi dengan cepat menjalar ke berbagai bidang ilmu dan kemudian menemukan titik temunya dengan ekonomi. Titik pertemuan tersebut lalu menghadirkan konsep baru dalam dunia ekonomi yaitu

¹ Sugeng, *Hukum Telematika Indonesia*, (Jakarta: Kencana, 2020), hlm. 2.

² H. M. Arsyad Sanusi, *Konvergensi Hukum dan Teknologi Informasi* (Jakarta: Sasrawarna Printing, 2011), hlm. 42-43.

³ Efa Laela Fakhriah, *Bukti Elektronik Dalam Sistem Pembuktian Perdata*, (Bandung: Refika Aditama, 2017), hlm. 67.

e-commerce. Konsep ini mengubah konsep pasar tradisional yang mana pembeli dan penjual bertemu di satu tempat yang sama menjadi konsep *telemarketing*.⁴ *Electronic commerce* atau *e-commerce* sendiri adalah kegiatan bisnis yang menyangkut konsumen, manufaktur, penyedia layanan dan pedagang perantara dengan memanfaatkan jaringan komputer yaitu internet.⁵

Perkembangan *e-commerce* di Indonesia menunjukkan peningkatan yang signifikan. Riset dari Google, Temasek, dan Bain & Company menyatakan bahwa nilai sektor *e-commerce* Indonesia mencapai US\$59 miliar pada tahun 2022, setara 76,62% dari total nilai ekonomi digital Indonesia yang besarnya US\$77 miliar. Nilai ekonomi sektor *e-commerce* pada tahun tersebut meningkat sebesar 22% dibandingkan tahun lalu (*year-on-year/yoy*) yang masih US\$48 miliar. Apabila bertolak dari keadaan sebelum pandemi, nilai ekonomi *e-commerce* Indonesia di tahun 2022 naik 136% dari pencapaian tahun 2019 yang berjumlah US\$25 miliar.⁶ Menjamurnya praktik *e-commerce* dalam perekonomian Indonesia sudah tidak bisa dipungkiri lagi pengaruhnya dan akan terus berkembang seraya pesatnya kemajuan teknologi.

⁴ H. M. Arsyad Sanusi, *Op Cit*, hlm. 161.

⁵ Abdul Halim Barkatullah, *Hukum Transaksi Elektronik di Indonesia: Sebagai Panduan Menghadapi Era Digital Bisnis e-Commerce di Indonesia*, (Bandung: Nusa Media, 2018), hlm. 15.

⁶ Cindy Mutia Annur, *Google Prediksi E-Commerce Indonesia Terus Menguat Sampai 2025*, <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2022/10/28/google-prediksi-e-commerce-indonesia-terus-menguat-sampai-2025#:~:text=Nilai%20ekonomi%20sektor%20e%2Dcommerce%20pada%202022%20sudah%20meningkat%2022,yang%20hanya%20US%2425%20miliar.>, diakses pada tanggal 25 Februari 2023 pukul 16.42 WIB.

Perkembangan *e-commerce* dewasa ini kian mecuat dengan tersedianya layanan transportasi *ride hailing* yang merupakan jasa transportasi yang memanfaatkan platform *online*. Layanan *ride hailing* mengkoneksikan pengemudi yang memiliki kendaraan pribadi atau pengemudi mitra dengan para pengguna melalui *platform* berupa aplikasi yang bertindak sebagai perantara.⁷ Selain memberikan layanan di bidang pengantaran orang, perusahaan *ride hailing* juga menyediakan layanan pengantaran barang baik dalam skala kecil maupun besar. Penyediaan layanan ini berpengaruh terhadap perkembangan *e-commerce* dengan perusahaan *ride hailing* yang berperan sebagai penopang dalam bidang mobilitas pengiriman barang.

Buah dari pesatnya perkembangan *e-commerce* dan *ride hailing* kemudian menciptakan suatu konsep ekonomi yang relatif baru di dalam sistem pelaksanaannya bernama *gig economy*. Istilah ‘gig’ dalam ‘ekonomi gig’ merujuk pada bentuk perjanjian jangka pendek dalam suatu acara musik yang biasa dilakukan antara musisi sebagai pengisi acara dengan pembuat acara. Ekonomi gig merupakan suatu pola kerja baru yang sifatnya singkat dan perjanjiannya dilakukan melalui platform digital.⁸ Seseorang yang bekerja dalam rangkaian ekonomi gig disebut pekerja gig (*gig worker*). Jenis pekerjaan yang ditawarkan tidak memiliki jam pasti sebagaimana pekerjaan pada

⁷ Austin Zwick dan Zachary Spicer, *The Platform Economy and The Smart City: Technology and The Transformation of Urban Policy*, (Quebec: McGill-Queen’s University Press, 2021), hlm. 28.

⁸ Jamie Woodcock dan Mark Graham, *The Gig Economy: A Critical Introduction* (Cambridge: Polity Press, 2020), hlm. 4-5.

umumnya dan juga tidak bersifat permanen. Dalam beberapa kasus jam kerja diatur secara variatif dengan jaminan sosial yang minim, mendapatkan upah berdasarkan pekerjaan yang bersifat *one-time* atau *task-by-task*, dan memiliki peluang pertumbuhan karir yang sangat kecil.⁹ Pekerja gig mendapatkan ‘order’ pekerjaannya melalui platform digital dan mendapatkan bagiannya saat pekerjaan selesai, jenis pekerjaan ini tidak memiliki ‘atasan’ atau biasa dikenal dengan istilah *shadow employer*.¹⁰ Pekerjaan ini berlangsung secara singkat melalui sistem *task-to-task*, maka dari itu ‘tugas’ yang dilakukan bersifat singkat. Hal yang membuat panjangnya lama bekerja adalah karena tugas-tugas lainnya terus bermunculan pada saat satu tugas telah terselesaikan.

Istilah pekerja gig memiliki keterkaitan yang erat dengan ekonomi gig dikarenakan ekonomi gig itu sendiri adalah suatu sistem pasar dengan konsep tenaga kerja bebas yang mana perusahaan menjalin kontrak kerja dengan pekerja gig dalam jangka waktu singkat.¹¹ Pada satu sisi ekonomi gig dipandang sebagai pilihan lain bagi mereka yang tidak menyukai pola kerja tradisional dengan waktu kerja yang sudah ditentukan. Di sisi lain dipandang sebagai eksploitasi neoliberalisme yang mana pemilik kapital mengendalikan pekerjaannya secara tidak langsung dengan menggunakan kerancuan istilah

⁹ *Ibid*, hlm. 6.

¹⁰ Alessandro Gandini, *Labour Process Theory and The Gig Economy*, Human Relations, Vol. 72 No. 6, Juni 2019, hlm. 2.

¹¹ Aril Ramadhan Nur Alam, Holyness N. Singadimedja, dan Rr. Janti Surjanti, *Tanggung Jawab Penyedia Platform Terhadap Pekerja Gig (Gig Worker) dalam Hubungan Kemitraan atas Wanprestasi Pembeli Ditinjau dari Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, Padjajaran Law Review, Vol. 10 No. 2, 2022, hlm 2.

'kemitraan'.¹² Secara konsep, ekonomi gig dinilai sebagai sistem yang memiliki pola bekerja baru dan akademisi di berbagai belahan dunia masih menelitinya untuk mencari *win-win solution* terhadap kedua belah pihak yang lazim terlibat di dalam konsep ini yaitu pekerja dan pengusaha.

Jumlah pekerja berstatus mitra di bidang ekonomi gig telah bertambah dengan pesat dan McKinsey Global Institute (MGI) memprediksi bahwa pada tahun 2025, diperkirakan kurang lebih dari 200 juta orang di dunia yang belum mendapatkan pekerjaan atau bekerja paruh waktu akan mengandalkan platform digital sebagai sarana untuk menghasilkan uang tambahan.¹³ Prediksi itu kemudian dipatahkan oleh sebuah survei yang dilakukan oleh Upwork dan Freelancers Union di Amerika Serikat pada tahun 2015 yang menemukan bahwa 75% orang yang bekerja melalui platform tersebut mengandalkan platform tempat mereka mendapatkan pekerjaan sebagai pendapatan utama, bahwa hanya seperempat dari jumlah pekerja yang menjadikan platform digital sebagai pendapatan tambahan dengan masih bekerja lewat cara konvensional sebagai sarana untuk mendapatkan pendapatan utama.¹⁴

Di Indonesia, salah satu perusahaan *ride hailing* pertama yang menggunakan sistem ekonomi gig adalah Gojek. Perusahaan ini bergerak di

¹² Muhammad Yorga Permana, Nabiyla Risfa Izzati, dan Media Wahyudi Askar, *Measuring The Gig Economy in Indonesia: Typology, Characteristics, and Distribution*, Jurnal Manajemen Teknologi, Vol. 21 No. 3, 2022, hlm. 340.

¹³ Guy Standing, *The Corruption of Capitalism: Why Rentiers Thrive And Work Does Not Pay* (London: Biteback Publishing, 2016), hlm. 225.

¹⁴ *Ibid.*

bidang pelayanan jasa transportasi berbasis platform, berawal dari inisiatif Nadiem Anwar Makarim sebagai *co-founder* Gojek yang melihat bahwa ojek konvensional bekerja terlalu lambat dan tidak mencakup wilayah yang luas. Atas dasar masalah tersebut, pada 2010 Nadiem membuat sebuah *call center* bagi pemesanan ojek secara online yang hanya memiliki 20 pengemudi sebagai permulaan. Pada tahun 2015, dengan berkembangnya tren ojek online, Gojek pun mengembangkan aplikasinya dan muncul ke permukaan sebagai salah satu perusahaan yang unggul di bidang transportasi online. Sejak saat itu Gojek terus mengalami kemajuan dan menjadi perusahaan *unicorn* pertama di Indonesia.¹⁵ Gojek memanfaatkan kelemahan sistem transportasi publik yang ada dan melakukan disrupsi melalui inovasinya. Dampak yang timbul bersifat variatif, pada satu hal Gojek dinilai telah berhasil membuka banyak peluang kerja baru bagi angkatan kerja yang belum mendapatkan pekerjaan, di hal lain terdapat banyak konflik yang terjadi antara ojek konvensional dan ojek online pada saat kian meningkatnya popularitas Gojek karena merasa pekerjaannya semakin tergerus oleh keberadaan Gojek.¹⁶ Saat ini Gojek telah memperluas ruang pelayanannya meliputi berbagai bidang jasa lainnya, yaitu pada bidang

¹⁵ Gojek, *Milestone*, <https://www.gojek.com/id-id/about/>, diakses pada tanggal 27 Februari 2023 pukul 22.31 WIB.

¹⁶ Abdul Adhim Azzuhri, dkk, *A Creative, Innovative, and Solutive Transportation for Indonesia with Its Setbacks and How to Tackle Them: A Case Study of the Phenomenal Gojek*, Review of Integrative Business & Economics Research, Vol. 7 No. 1, 2022, hlm. 60.

transportasi dan logistik, pembayaran, pemesanan makanan dan kebutuhan belanja sehari-hari, sektor bisnis, dan sektor hiburan.

Fokus perhatian penelitian ini terletak pada layanan yang telah mengantar Gojek menjadi perusahaan *unicorn* pertama di Indonesia yaitu penyediaan jasa transportasi dan logistik. Bentuk hubungan yang dijalin antara Gojek dan pengemudi bukanlah hubungan kerja, melainkan hubungan kemitraan. Pernyataan ini terdapat pada kontrak perjanjian kemitraan yang harus disetujui oleh pengemudi sebelum bergabung menjadi mitra Gojek. Klausul kemitraan tersebut terdapat pada Pasal 7.1 yang berbunyi “Hubungan Anda dengan Gojek adalah hubungan kontraktor independen secara kemitraan.” Lalu ditekankan kembali pada huruf a dengan bunyi “Perjanjian ini bukan perjanjian kerja, juga tidak menciptakan hubungan kerja (termasuk dari perspektif hukum ketenagakerjaan, hukum pajak, atau jaminan sosial), antara Gojek dan Anda, juga tidak membuat Anda terlibat dengan Gojek sebagai pekerja atau hubungan lain yang serupa dengan hubungan pekerja.”¹⁷ Konsekuensi dari klausul tersebut adalah bahwa dalam praktiknya seorang pengemudi tidak terhitung sebagai karyawan dari perusahaan Gojek, melainkan mitra yang bekerja sama dengan Gojek dalam melakukan pelayanan jasa transportasinya. Gojek dalam hal ini bertugas sebagai perantara antara pengemudi dan pengguna melalui platform digital sebagai medianya, pengemudi kemudian mendapatkan

¹⁷Gojek, *Driver Contract*, <https://www.gojek.com/app/driver-contract/>, diakses pada tanggal 28 Februari pukul 12.35 WIB.

informasi pekerjaan (*order*) dari platform terkait dan bisa memutuskan apakah bersedia untuk mengambil pekerjaan tersebut atau tidak.

Hal serupa ditemukan dalam kontrak perjanjian kemitraan PT. Paket Anak Bangsa (PAB) yang berkedudukan sebagai anak perusahaan Gojek dan bergerak di bidang pengantaran barang. Pada bagian ‘Hubungan Anda dengan PAB’ disebutkan bahwa “Hubungan Anda dengan PAB adalah hubungan kontraktor independen secara kemitraan.”¹⁸ Dengan adanya klausul tersebut, akibat hukum yang timbul adalah hubungan tersebut bukan merupakan hubungan kerja melainkan hubungan kemitraan yang artinya tidak dapat dipandang melalui sudut pandang hukum ketenagakerjaan.

Seperti yang telah dikemukakan dalam kontrak mitra Gojek, istilah kemitraan memang tidak dapat ditemukan di lingkup ketenagakerjaan. Istilah tersebut hanya dapat ditemukan di dalam Undang-Undang No. 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah. Konsep kemitraan dalam hal hubungan hukum pengemudi online dan perusahaan penyedia jasa transportasi online kemudian menjadi kontroversi baik di lingkup masyarakat maupun di lingkup akademisi. Hal ini disebabkan oleh rancunya istilah ‘kemitraan’ pada kontrak kemitraan Gojek dan pengemudi onlinenya.

Jenis kontrak yang disediakan oleh Gojek adalah kontrak elektronik baku berupa formulir yang isinya telah dibakukan terlebih dahulu secara sepihak

¹⁸ Gojek, *Perjanjian Kemitraan Untuk Mitra PT Paket Anak Bangsa*, <https://www.gojek.com/app/kilat-contract/>, diakses pada tanggal 1 Maret pukul 00.03 WIB.

tanpa ada pertimbangan lebih lanjut. Kontrak baku juga umumnya mengandung klausula eksonerasi yang berarti membatasi atau membebaskan tanggung jawab salah satu pihak (kreditur).¹⁹ Berangkat dari kerancuan tersebut, permasalahan masih belum menemukan titik terang karena hal demikian menjadi salah satu alasan munculnya hubungan subordinatif yang tidak seimbang dan berlawanan dengan istilah ‘mitra’ yang selama ini Gojek sematkan kepada para pengemudinya.²⁰

Istilah ‘kemitraan’ disebut sebagai penyebab munculnya hubungan yang timpang karena dalam pelaksanaannya pengemudi tidak memiliki hak untuk menentukan apapun pada tingkatan teknis. Salah satu contohnya adalah seperti yang tertera pada Pasal 8.4 kontrak perjanjian pengemudi (mitra) dan perusahaan, disebutkan di dalamnya bahwa pengemudi memberikan hak kepada Gojek untuk memperbarui dasar pada setiap faktor atau komponen tarif pengguna yang ditawarkan dan dihitung melalui aplikasi mitra (pengemudi). Akibatnya pengemudi sebagai mitra tidak memiliki wewenang apapun dalam hal menentukan tarif dari setiap pekerjaan (*order*) yang dilakukan, hak untuk mengatur nominal tarif berdasarkan klausul tersebut sepenuhnya merupakan kewenangan perusahaan.

¹⁹ Lukman Santoso Az, dkk, *Dinamika Hukum Kontrak Indonesia* (Yogyakarta: Trussmedia Grafika, 2017), hlm. 165.

²⁰ Nabiyla Risfa Izzati, *Ketidakseimbangan Kewajiban Para Pihak dalam Regulasi Ojek Online: Distorsi Logika Hubungan Kemitraan Ekonomi Gig*, Undang: Jurnal Hukum, Vol. 5 No. 2, 2022, hlm. 329.

Selanjutnya pada Pasal 8.12 huruf a sampai dengan e menyatakan bahwa pengemudi harus memiliki Dompot Mitra sebagai layanan pembayaran via *e-wallet* yang sepenuhnya diatur atas kewenangan perusahaan.²¹ Konsekuensi dari adanya klausul di atas adalah pada praktiknya pengemudi tidak memiliki kewenangan sama sekali untuk mengatur pembagian keuntungan serta keputusan-keputusan finansial lainnya dengan perusahaan dari berbagai pekerjaan (*order*) yang telah diambil oleh pengemudi.

Tidak berhenti sampai disitu, para ojek online juga harus menerima kenyataan pahit bahwa keberadaan mereka tidak diinginkan oleh para ojek pangkalan. Salah satu cara ojek online dalam menghindari konflik adalah menyembunyikan identitas mereka dengan tidak menggunakan atribut ojek onlinenya saat hendak melewati sebuah pangkalan ojek.²² Gesekan antara ojek online dan ojek pangkalan telah berlangsung sejak awal keberadaan ojek online dan masih berlangsung sampai sekarang. Konflik terakhir yang terjadi di Kota Bandung pada 2 Januari 2023 di wilayah Pasir Impun saat seorang ojek online dihadang oleh ojek pangkalan karena memasuki area yang dilarang dilewati oleh ojek online. Alhasil pada hari berikutnya sejumlah anggota ojek online berbondong-bondong mendatangi area dimaksud sehingga pihak kepolisian

²¹ Pasal 8 Ketentuan Penggunaan Aplikasi Gojek Untuk Mitra. <https://www.gojek.com/app/driver-contract/>, diakses pada 29 Mei pukul 20.18 WIB.

²² Hanifah Sartika Putri dan Amalia Diamantina, *Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan dan Keamanan Pengemudi Ojek Online untuk Kepentingan Masyarakat*, Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia, Vol. 1 No. 3, 2019, hlm. 396.

setempat harus melakukan intervensi guna menghindari perseteruan yang mungkin bisa terjadi dan berperan sebagai mediator bagi kedua kelompok ojek tersebut.²³

Beberapa alasan diatas telah memberikan gambaran bahwa kemitraan pengemudi online dan Gojek sebagai perusahaan tidak mencerminkan nilai kesetaraan yang seharusnya menjadi salah satu landasan utama hubungan kemitraan. Para pihak dalam hal ini memiliki posisi yang tidak seimbang dikarenakan oleh isi perjanjian berupa hak dan kewajiban yang timpang.²⁴ Dalam transportasi online, pengemudi hanya menjadi suatu alat yang didesain melalui *gamification of work*. Pengemudi diposisikan sebagai pengusaha mikro mandiri atau *micro-entrepreneurs* di tengah kecacatannya karena keterbatasan ruang gerak dan ikatan dengan aplikasi.²⁵

Berdasarkan uraian latar belakang yang telah dipaparkan, peneliti tertarik untuk melakukan meneliti permasalahan tersebut melalui penelitian yang berjudul:

²³ Yudianto Nugraha, *Konflik Ojol dengan Ojek Pangkalan 'Pecah' di Pasir Impun Kota Bandung, Polisi Turun Tangan*, <https://www.pikiran-rakyat.com/bandung-raya/pr-016048767/konflik-ojol-dengan-ojek-pangkalan-pecah-di-pasir-impun-kota-bandung-polisi-turun-tangan>, diakses pada 23 Agustus pukul 00.45 WIB

²⁴ Arif Novianto, Anindya Dessi Wulansari, dan Ari Hernawan, *Riset: Empat Alasan Kemitraan Gojek, Grab, Hingga Maxim, Merugikan Para Ojol*, <https://theconversation.com/riset-empat-alasan-kemitraan-gojek-grab-hingga-maxim-merugikan-para-ojol-159832>, diakses pada 6 Juni pukul 22.39 WIB.

²⁵ Aulia Nastiti, *Drivers' Stories Reveal How Exploitation Occurs in Gojek, Grab, and Uber*, <https://theconversation.com/drivers-stories-reveal-how-exploitation-occurs-in-gojek-grab-and-uber-82689>, diakses pada 7 Desember pukul 16.15 WIB.

Perjanjian Kemitraan Pengemudi Online dan Perusahaan Penyedia Aplikasi Transportasi Online Gojek di Kota Bandung Dihubungkan Dengan Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 Tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan penjelasan di atas, maka pembahasan penelitian ini akan menjawab pertanyaan-pertanyaan berikut:

1. Bagaimana pengaturan dan sistem kerja kemitraan pengemudi online dengan perusahaan penyedia aplikasi transportasi online Gojek di Kota Bandung dihubungkan dengan Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 Tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah?
2. Bagaimana kedudukan hukum pengemudi online Gojek dalam sistem kemitraan di Kota Bandung?
3. Bagaimana konsep ideal pengaturan sistem kemitraan antara pengemudi online dengan perusahaan penyedia aplikasi transportasi online Gojek di Kota Bandung?

C. Tujuan Penelitian

1. Mengetahui pelaksanaan kemitraan antara pengemudi online dengan perusahaan penyedia aplikasi transportasi online Gojek di Kota Bandung

dihubungkan dengan Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 Tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah.

2. Mengetahui kendala terhadap pelaksanaan kemitraan antara pengemudi online dan perusahaan penyedia aplikasi transportasi online Gojek di Kota Bandung.
3. Mengetahui upaya perbaikan yang dapat dilakukan dalam pelaksanaan kemitraan antara pengemudi online dengan perusahaan penyedia aplikasi transportasi online Gojek di Kota Bandung.

D. Kegunaan Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat baik yang bersifat teoritis maupun bersifat praktis kepada para akademisi lain atau masyarakat umum sebagai berikut:

1. Secara teoritis, penelitian ini diharapkan dapat memberi informasi tambahan dan menjadi sumbangsih pemikiran terhadap perkembangan ilmu pengetahuan khususnya di bidang Hukum Perdata, lebih khususnya di bidang Hukum Ketenagakerjaan.
2. Secara praktis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan saran dan masukan bagi:
 - a. Pemerintah Indonesia baik pusat maupun daerah sebagai perancang kebijakan terhadap keberadaan pengemudi online yang semakin hari jumlahnya semakin bertambah.

- b. Para akademisi, praktisi hukum atau praktisi disiplin ilmu lainnya, dan masyarakat umum diharapkan penelitian ini dapat memberikan pandangan baru mengenai konsep kemitraan pengemudi online dan perusahaan penyedia aplikasi transportasi online.

E. Kerangka Pemikiran

Dalam arti yang paling sempit hukum hadir di tengah masyarakat untuk menciptakan ketertiban (*order*).²⁶ Hukum ada di suatu peradaban untuk memastikan bahwa keadilan terus ditegakkan dan seluruh umat manusia mendapatkan haknya sebagai seorang manusia tanpa dikurangi. Agar hukum di suatu negara dapat berkembang dan dapat berhubungan dengan negara lainnya sudah sepatutnya asas-asas dan konsep-konsep hukum universal dipelihara.²⁷ Pada tingkatan konkret, asas dan konsep tersebut tercermin di dalam bentuk peraturan yang dikeluarkan oleh penguasa atau pihak yang diberi kewenangan untuk mengeluarkan peraturan tersebut. Asas hukum sendiri bisa diartikan sebagai ‘jantung’ peraturan hukum karena pada pengaplikasiannya asas-asas itulah yang menjadi acuan perancangan suatu peraturan/perundang-undangan.²⁸ Tanpa adanya asas-asas hukum, peraturan yang diciptakan dikhawatirkan hanya akan menjadi alat bagi penguasa untuk mengatur masyarakat yang ada di

²⁶ Mochtar Kusumaatmadja, *Konsep-Konsep Hukum dalam Pembangunan*, (Bandung: Alumni, 2002), hlm. 3.

²⁷ *Ibid*, hlm. 183.

²⁸ Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2021), hlm. 45.

bawah pemerintahannya secara sewenang-wenang dan tidak akan mencerminkan cita-cita sosial masyarakat yang ideal.

Kaidah dasar ilmu hukum menurut Gustav Radbruch adalah keadilan hukum (*gerechtigkei*t), kegunaan hukum (*zweckmäßigkeit*), dan kepastian hukum (*rechtssicherheit*). Pada lingkup kepastian hukum, hal pentingnya adalah adanya peraturan itu sendiri sebagai bentuk kehadiran hukum.²⁹ Masyarakat dan ketertiban memiliki keterikatan bagai dua sisi mata uang, hal ini berarti bahwa setiap masyarakat membutuhkan ketertiban di dalamnya agar kehidupan dapat berjalan secara baik. Realisasi dari konsep ini memiliki konsekuensinya pada saat diterapkan dalam ranah praktik, ada kalanya kepastian hukum bertentangan dengan keadilan, atau di lain waktu ketegangan antara keadilan dan manfaat. Fenomena ini lazim disebut sebagai antinomi yang menggambarkan tentang sesuatu yang bertentangan namun tidak dapat dipisahkan antara satu sama lainnya.³⁰ Untuk itu kemudian dibentuk sebuah jalan keluar dalam rangka menanggulangi pertentangan tersebut dengan ajaran Radbruch mengenai prioritas baku yang mana dalam praktiknya memberi patokan saat menganalisis suatu fenomena tertentu dengan prioritas pertama adalah keadilan, kedua adalah kemanfaatan, dan terakhir kepastian hukum. Namun, seiring dengan berkembangnya waktu dan kompleksitas masyarakat,

²⁹ *Ibid*, hlm. 17.

³⁰ Budi Astuti dan M. Rusdi Daud, *Kepastian Hukum Pengaturan Transportasi Online*, *Al-Qisth Law Review*, Vol. 6 No. 2, 2023, hlm 221.

ajaran prioritas baku mengalami pembaruan menjadi prioritas kasuistik yang mana ketiga nilai dasar ilmu hukum tersebut bisa secara bergantian menjadi unsur yang dominan tergantung pada suatu kasus tertentu.³¹ Ajaran ini kemudian menjadi populer karena dianggap cocok dengan keadaan masyarakat modern dimana kepentingan setiap individu semakin bertambah setiap harinya.

Keberadaan asas kepastian hukum pada dasarnya dimaknai sebagai situasi dimana telah pastinya hukum karena terdapat kekuatan yang konkret bagi hukum yang bersangkutan. Asas kepastian hukum merupakan suatu bentuk perlindungan bagi masyarakat dimana seseorang akan mendapatkan hal yang diharapkan dalam keadaan tertentu.³² Kepastian hukum akan menciptakan keadilan dan keadilan dapat dicapai ketika adanya kepastian hukum.

Hukum pada pokoknya adalah produk pengambilan keputusan yang disahkan oleh fungsi kekuasaan negara yang mengikat subjek hukum dengan hak-hak dan kewajiban hukum berupa larangan (*prohibere*), atau keharusan (*obligatere*), ataupun kebolehan (*permittere*).³³ Pengambilan keputusan oleh lembaga negara tersebut melalui kewenangannya dibentuk menjadi peraturan perundang-undangan yang mengikat seluruh masyarakat yang ada didalamnya

³¹ M. Muslih, *Negara Hukum Indonesia Dalam Perspektif Teori Hukum Gustav Radbruch (Tiga Dasar Nilai Hukum)*, Legalitas, Vol. 4 No. 1, Juni 2013, hlm. 150.

³² Mario Julyano dan Aditya Yuli Sulistyawan, *Pemahaman Terhadap Asas Kepastian Hukum Melalui Konstruksi Penalaran Positivisme Hukum*, Jurnal Crepido, Vol 1 No. 1, Juli 2019, hlm. 14.

³³ Jimly Asshiddiqie, *Perihal Undang-Undang*, (Depok: Rajawali Pers, 2010), hlm. 7.

dan tentunya harus bisa menciptakan keadilan. John Rawls mendeskripsikan prinsip keadilannya sebagai berikut:

1. Setiap orang memiliki klaim yang sama untuk memenuhi hak-hak dan kemerdekaan-kemerdekaan dasarnya yang selaras dan sama jenisnya bagi setiap orang.
2. Ketidaksamaan posisi sosial dan ekonomi dapat ditanggulangi atas dasar dua kondisi, yaitu:
 - a. Melekat untuk jabatan-jabatan dan posisi-posisi yang dibuka bagi semua orang di bawah kondisi adanya persamaan kesempatan yang adil; dan
 - b. Kemanfaatan sebesar-besarnya bagi anggota-anggota masyarakat yang paling tidak diuntungkan (*the least advantaged group*).³⁴

Pasal 27 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945 disebutkan bahwa “Setiap warga negara berhak atas pekerjaan dan kehidupan yang layak bagi kemanusiaan”. Selanjutnya pada Pasal 28D ayat (2) dijelaskan bahwa “Setiap orang berhak untuk bekerja serta mendapat upah/imbalan dan perlakuan yang adil dan layak dalam hubungan kerja”. Konsekuensi dari adanya Pasal tersebut mengartikan bahwa Indonesia memastikan hak, kewajiban, dan keadilan bagi para pekerja yang bekerja di negaranya sesuai dengan hukum yang berlaku. Atas dasar inilah hukum ketenagakerjaan menjadi salah satu pilar hukum yang

³⁴ Pan Mohamad Faiz, *Teori Keadilan John Rawls*, Jurnal Konstitusi, Vol. 6 No. 1, April 2009, hlm. 143.

melindungi hak-hak pekerja serta hubungannya dengan pemberi kerja (pengusaha).

Dengan keadaan historis Indonesia yang berangkat dari sejarah perbudakan, perlindungan hak-hak buruh sebagai salah satu kelas sosial yang rentan dan tidak terlalu diperhatikan kesejahteraannya kemudian diatur di dalam undang-undang. Di zaman feodal istilah buruh hanya digunakan untuk seseorang yang melakukan pekerjaan kasar seperti kuli, tukang, mandor, dan lain-lain. Tenaga kerja semacam ini kemudian didefinisikan sebagai *'blue collar'*, sementara seseorang yang melakukan pekerjaan halus seperti pekerja kantoran dikenal sebagai kaum *'white collar'* dengan penempatan status sosial yang berbeda.³⁵ Istilah 'buruh' sejak saat itu menimbulkan makna yang kurang baik. Penyebutan 'buruh' selalu dimaknai sebagai pekerja kasar saja. Padahal selama seseorang melakukan pekerjaannya untuk sebuah perusahaan swasta, mereka turut terlindungi oleh undang-undang bidang ketenagakerjaan/perburuhan. Itu sebabnya sekalipun orang tersebut 'berdasi', jika dia bekerja di perusahaan swasta maka pada dasarnya dia juga adalah seorang 'buruh'. Penyebutan istilah 'buruh' di dalam undang-undang kemudian direkomendasikan untuk diubah dengan istilah pekerja pada Seminar Hubungan Perburuhan Pancasila di tahun 1974. Alasan perubahan istilah tersebut didasari atas pertimbangan bahwa makna 'buruh' mempunyai konotasi yang kurang baik dan pada akhirnya tidak

³⁵ Iman Soepomo, *Pengantar Hukum Perburuhan*, (Jakarta: Djambatan, 2003), hlm. 33-34.

mendorong pertumbuhan semangat kekeluargaan, kegotong-royongan, dan musyawarah untuk mencapai mufakat di suatu perusahaan.³⁶ Dengan demikian, istilah ‘pekerja’ sekarang lebih dikenal oleh masyarakat dan cakupannya menjadi lebih luas dari sebelumnya.

Seiring dengan perkembangan zaman, sistem ketenagakerjaan dewasa ini telah mengalami perubahan pada bentuknya, salah satunya adalah di bidang transportasi melalui pekerjaan sebagai pengemudi online/ojek online. Melalui kontraknya Gojek menyatakan bahwa hubungannya dengan para pengemudi adalah hubungan kontraktor independen secara kemitraan. Ditegaskan juga di dalam kontraknya bahwa pengemudi sebagai mitra merupakan penyedia layanan pihak ketiga yang independen dan menyelenggarakan usahanya sendiri, bukan sebagai karyawan, agen, atau perwakilan dari Gojek.³⁷

Pasal 1 Angka 14 Undang-Undang No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan menyebutkan bahwa perjanjian kerja merupakan perjanjian antara pekerja/buruh dengan pengusaha atau pemberi kerja yang memuat syarat-syarat kerja, hak, dan kewajiban para pihak. Selanjutnya pada Angka 15 dijelaskan bahwa hubungan kerja merupakan hubungan antara pengusaha dan pekerja/buruh berdasarkan perjanjian kerja, yang mempunyai unsur pekerjaan, upah, dan perintah. Dalam menentukan hubungan antara pengemudi dengan

³⁶ Zaeni Asyhadie dan Rahmawati Kusuma, *Hukum Ketenagakerjaan Dalam Teori dan Praktik di Indonesia*, (Jakarta: PrenadaMedia Group, 2019), hlm. 12-13.

³⁷ Pasal 1 dan 7 Ketentuan Penggunaan Aplikasi Gojek Untuk Mitra.

<https://www.gojek.com/app/driver-contract/>, diakses pada tanggal 13 Maret pukul 22.46 WIB.

perusahaan penyedia aplikasi transportasi online dapat berkaca terhadap putusan Mahkamah Agung (MA) No. 841K/Pdt.Sus/2009 dalam perkara antara sopir taksi dengan perusahaan taksi, MA menyatakan tidak ada unsur upah karena sopir taksi ada setiap pengantarannya menerima persentase dari pembayaran argo oleh penumpang. Sebaliknya, dalam putusan MA No. 276K/Pdt.Sus/2013 mengenai perkara antara perusahaan di bidang logistik dengan sopir, MA menyepakati putusan tingkat sebelumnya yang menyatakan bahwa terdapat unsur perintah dan pekerjaan antara sopir dan perusahaan karena sopir hanya mengangkut barang/muatan yang disediakan perusahaan dan tidak dicari sendiri oleh sopir.³⁸ Hal ini sekilas tidak membingungkan karena kedua sopir di atas berada dalam domain kerja yang berbeda yaitu pengantaran orang dan barang. Namun kedua putusan tersebut memberi implikasi yang berbeda terhadap para pengemudi online dikarenakan pada praktiknya pengantaran orang dan barang sudah menjadi layanan yang disatukan, dalam arti lain jika seseorang mendaftarkan dirinya menjadi seorang pengemudi Gojek, maka berdasarkan perjanjian seseorang tersebut sudah pasti menyediakan layanan GoRide dan GoSend bagi para pengguna aplikasi Gojek.³⁹ Ini berarti putusan MA di atas tidak dapat memberikan kepastian hukum bagi para pengemudi online yang beroperasi di Indonesia.

³⁸ Oka Halilintarsyah, *Ojek Online, Pekerja Atau Mitra?*, Jurnal Persaingan Usaha, Vol. 1 No. 2, Desember 2021, hlm. 68.

³⁹ Hasil wawancara dengan pengemudi mitra Gojek Pak Iwan pada tanggal 30 September.

Putusan di atas dinilai tidak memberi kepastian hukum karena terdapat kontradiksi antara penempatan posisi hubungan kerja antara pengemudi online dan perusahaan mengingat para pengemudi online menyediakan pengantaran orang sekaligus barang. Atas alasan tersebut, maka pengemudi online tidak dapat dikategorikan sebagai pekerja dan dengan demikian tidak dapat menuntut hak pekerjaanya. Adapun unsur-unsur perjanjian kerja terbagi ke dalam beberapa poin, sebagai berikut:⁴⁰

1. Pekerjaan

Unsur ini terpenuhi jika pekerja hanya melaksanakan pekerjaan yang sudah disediakan oleh perusahaan. Dalam hal ini pekerja/buruh harus tunduk pada perintah pengusaha dan menimbulkan kedudukan yang tidak sama, dimana satu pihak berkedudukan di atas (pihak yang memerintah) dan satu pihak berkedudukan di bawah (pihak yang diperintah);

2. Upah

Unsur ini terpenuhi jika pekerja menerima kompensasi berupa uang yang besarnya tetap selama periode tertentu. Bukan berdasarkan komisi/persentase. Upah dibayarkan kepada para pekerja/buruh sebagai imbalan dari pengusaha yang ditetapkan menurut suatu perjanjian kerja, kesepakatan, atau peraturan perundang-undangan, termasuk tunjangan

⁴⁰ Endah Pujiastuti, *Pengantar Hukum Ketenagakerjaan*, (Semarang: Semarang University Press, 2008), hlm. 15.

bagi pekerja/buruh dan keluarganya terhadap suatu pekerjaan dan/atau jasa yang telah atau akan dilakukan;

3. Perintah

Unsur ini terpenuhi jika pemberi perintah kerja adalah perusahaan yang menaungi pekerjanya. Bukan atas inisiatif pekerja itu sendiri. Pekerjaan merupakan objek perjanjian antara pekerja/buruh dengan pengusaha yang dikerjakan oleh pekerja/buruh atas perintah pengusaha.

Dari penjelasan di atas, dapat diketahui bahwa pengemudi online tidak dapat disebut sebagai pekerja dikarenakan dalam praktiknya tidak terdapat unsur upah. PT GoTo Gojek Tokopedia Tbk tidak memberikan imbalan (upah) terhadap pekerjaan yang dilakukan oleh mitra pengemudinya. Sebaliknya, pengguna aplikasi/penumpang membayar biaya pengantaran tersebut melalui aplikasi atau langsung kepada pengemudi dan Gojek mengambil persenan atau komisi dari biaya pengantaran tersebut. Dalam kata lain jenis kemitraan yang terjadi antara pengemudi online dan Gojek menggunakan pola kemitraan jenis bagi hasil sesuai dengan Pasal 26 huruf f UU No. 20/2008 yang diatur lebih detail dalam PP No. 7/2021.⁴¹

Mengacu pada Pasal 1313 KUHPerdara, perjanjian dijelaskan sebagai suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu

⁴¹ Sonhaji, *Aspek Hukum Layanan Ojek Online Perspektif Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan*, *Administrative Law & Governance Journal*, Vol. 1 No. 4, November 2018, hlm. 380-382.

orang atau lebih. Sudikno Mertokusumo memberi penjelasan tentang perjanjian sebagai suatu hubungan hukum antara dua pihak atau lebih berdasarkan kata sepakat untuk menimbulkan akibat hukum. Artinya, seluruh pihak setuju untuk menentukan peraturan atau kaidah atau hak dan kewajiban yang mengikat untuk ditaati dan dilaksanakan. Kesepakatan tersebut dibuat agar menimbulkan akibat hukum dalam bentuk hak dan kewajiban, sehingga apabila kesepakatan tersebut dilanggar, pelanggar tersebut akan terkena akibat hukumnya berupa sanksi.⁴²

Selain itu, jika ditinjau berdasarkan pada KUHPerdara, Pasal 1320 berbunyi “Untuk sahnya suatu perjanjian diperlukan empat syarat:

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

Pasal di atas menjelaskan tentang syarat sah untuk suatu perjanjian agar dapat diakui sebagai perjanjian yang sah secara hukum. Pasal di atas juga dalam hal ini bertalian dengan Pasal 1338 KUHPerdara berkenaan dengan keterikatan para pihaknya yang berbunyi “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

⁴² Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum (Suatu Pengantar)*, (Yogyakarta: Liberty, 2002), hlm. 98

perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik.” Masing-masing pihak dalam suatu perjanjian harus mempunyai kemauan yang bebas untuk mengikatkan diri dan kemauan itu harus dinyatakan.⁴³ Kedua pasal tersebut menjadi landasan utama dari setiap konstruksi perjanjian yang terdapat dalam wilayah hukum Indonesia.

Selanjutnya, pada Pasal 1618 KUHPerdara disebutkan bahwa suatu persekutuan merupakan sebuah perjanjian dengan mana dua orang atau lebih mengikatkan diri untuk memasukkan sesuatu ke dalam persekutuan (*inbreng*), dengan maksud untuk membagi keuntungan yang didapatkan karenanya. Dari ketentuan Pasal tersebut, dapat dijelaskan beberapa unsur yang terdapat di dalam persekutuan perdata, yaitu:⁴⁴

1. Adanya suatu perjanjian kerja sama antara dua orang atau lebih;
2. Kedua belah pihak harus memasukkan sesuatu ke dalam persekutuan (*inbreng*); dan
3. Bermaksud untuk membagi keuntungan bersama.

Apabila dihubungkan dengan konteks pengemudi online dan Gojek, kedua belah pihak telah sepakat untuk memberikan kontribusi diantaranya perusahaan aplikasi menyediakan aplikasi transportasi sebagai media untuk memfasilitasi hubungan antara konsumen dan pengemudi. Lalu pihak pengemudi

⁴³ Subekti, *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, (Jakarta: Intermasa, 2010), hlm 135.

⁴⁴ Ridwan Khairandy, *Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia*, (Yogyakarta: FH UII Press, 2013), hlm. 26.

menyediakan kendaraan pribadinya yang kemudian digunakan sebagai sarana pengantaran orang dan barang bagi konsumen yang terkoneksi melalui aplikasi. Hasil dari bentuk *sharing economy* tersebut diwujudkan dengan pembagian keuntungan antara perusahaan dengan para mitra pengemudi sebagai penyedia pelayanan pihak ketiga.⁴⁵ Jika berkaca pada pasal-pasal di atas, konstruksi dari sistem kemitraan yang dirangkai melalui perjanjian kemitraan tersebut pada dasarnya sudah sesuai dengan apa yang diatur di dalam KUHPdata sehingga secara normatif perjanjian kemitraan antara pengemudi online dan Gojek tidak bertentangan dengan KUHPdata. Namun, seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, kemitraan antara pengemudi online dan perusahaan penyedia aplikasi transportasi online diatur secara lebih mendalam di UU No. 20/2008 dikarenakan istilah ‘kemitraan’ dan urusan teknisnya diatur pada undang-undang tersebut beserta peraturan turunannya.

Selain itu, perlu dibahas juga bahwa jenis kontrak yang disediakan oleh Gojek kepada para pengemudinya merupakan jenis kontrak baku dan kesepakatan tersebut kemudian disepakati melalui platform online yang berada dalam domain aplikasi perusahaan Gojek itu sendiri dan kemudian pengemudi akan melakukan verifikasi data di kantor Gojek yang terdapat pada kota tempat para pengemudi berdomisili. Dalam ketentuan Pasal 1 ayat (17) Undang-

⁴⁵ Rahandy Rizki Prananda dan Zil Aidi, *Tinjauan Yuridis Kedudukan Pengemudi Transportasi Online Dalam Perjanjian Kemitraan Dengan Perusahaan Penyedia Aplikasi Transportasi Online*, Law, Development, & Justice Review, Vol. 2 No. 2, Oktober 2019, hlm. 148.

Undang No. 19 Tahun 2016 tentang Perubahan Atas Undang-Undang No. 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik dijelaskan bahwa kontrak elektronik merupakan perjanjian para pihak yang dibuat melalui sistem elektronik. Segala jenis bentuk perjanjian yang dibuat melalui media elektronik merupakan suatu dokumen elektronik. Berdasarkan Pasal 5 ayat (1) UU No. 19/2016, informasi elektronik dan/atau dokumen elektronik dan/atau hasil cetaknya merupakan alat bukti hukum yang sah. Hubungan kontraktual antara para pihak dilakukan melalui media elektronik dengan tetap mengacu pada persyaratan materiil yang melarang akan adanya klausul yang tidak fair (*unfair contract terms*). Secara teknis, transaksi dilakukan secara jarak jauh melalui sarana komunikasi elektronik, kontrak disepakati atas akibat bertemunya syarat dan kondisi dalam suatu penawaran (*offer*) dengan kondisi penerimaan/persetujuan secara elektronik.⁴⁶

Dalam perihal lain, kontrak yang disepakati antara dua pihak tersebut (pengemudi dan Gojek) merupakan kontrak baku. Istilah perjanjian baku dialihbahasakan dari Bahasa Belanda *standaard voorwaarden*. Dalam kepustakaan Jerman istilah ini dikenal dengan *standardvertrag* atau *standardkonditinen*. Di Inggris dikenal dengan istilah *standard contract*, yang oleh Mariam Darus Badruzaman kemudian diterjemahkan menjadi perjanjian

⁴⁶ Edmon Makarim, *Kerangka Kebijakan dan Reformasi Hukum Untuk Kelancaran Perdagangan Secara Elektronik (E-Commerce) di Indonesia*, Jurnal Hukum dan Pembangunan, Vol. 44 No. 3, Juli 2017, hlm. 324.

baku.⁴⁷ Perjanjian baku dalam arti singkat merupakan perjanjian yang telah distandarisasi isinya oleh pihak ekonomi kuat, sedangkan pihak lainnya hanya diminta untuk menerima atau menolak isinya. Pada umumnya, kontrak standar atau perjanjian baku dikenal sebagai kontrak yang bersifat ‘ambil atau tinggalkan’ (*take it or leave it*) mengingat bahwa tidak terdapat prinsip-prinsip kontrak di dalamnya.⁴⁸ Sumber malapetaka dalam perjanjian baku adalah terdapatnya beberapa klausul yang memberatkan salah satu pihak. Klausul tersebut dikenal dengan istilah klausul eksepsi (*exemption clause*) atau klausul eksonerasi. Dalam Bahasa Belanda disebut dengan istilah *exoneratie clausule*. Klausul eksepsi sendiri merupakan merupakan suatu klausul dalam perjanjian yang membebaskan atau membatasi tanggung jawab dari salah satu pihak jika terjadi wanprestasi walaupun menurut hukum tanggung jawab tersebut seharusnya dibebankan kepadanya.⁴⁹

Pengemudi online dengan Gojek menyepakati perjanjian kemitraannya secara online melalui sarana komunikasi elektronik (aplikasi Gojek) dan kontrak tersebut sudah dibakukan terlebih dahulu oleh pihak Gojek. Dalam hal ini pengemudi memiliki posisi yang lemah sebagai mitra karena tidak memiliki hak sama sekali untuk merubah isi dari perjanjian tersebut. Sementara itu Gojek

⁴⁷ Sukarmi, *Cyber Law: Kontrak Elektronik Dalam Bayang-Bayang Pelaku Usaha*, (Bandung: Pustaka Sutra, 2008), hlm. 45.

⁴⁸ Salim HS, Abdullah, dan Wiwiek Wahyuningsih, *Perancangan Kontrak & Memorandum of Understanding (MoU)*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2007), hlm. 72.

⁴⁹ Abdul Wahid, Rohadi, dan Siti Malikhatun Badriyah, *Serba-Serbi Memahami Hukum Perjanjian di Indonesia*, (Yogyakarta: Deepublish, 2022), hlm. 77.

sebagai pihak dengan posisinya yang lebih kuat memiliki keleluasan untuk merangkai dan merubah perjanjian tersebut tanpa keterlibatan pihak pengemudi dalam proses perumusannya. Hal inilah yang kemudian, berdasarkan UU No. 20/2008, bertentangan dengan prinsip-prinsip kemitraan yang telah diatur di dalam undang-undang tersebut.

Pengaturan secara spesifik berkenaan dengan keberadaan pengemudi online sepeda motor diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 12 Tahun 2019 tentang Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat. Pada Pasal 15 ayat (1) disebutkan bahwa hubungan antara perusahaan aplikasi dengan pengemudi adalah hubungan kemitraan. Lalu pada ayat (2) dilanjutkan bahwa peraturan mengenai hubungan kemitraan sebagaimana disebut dalam ayat (1) diatur sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Berdasarkan regulasi tersebut, dapat ditarik kesimpulan bahwa hubungan hukum yang terjadi antara pengemudi online dengan perusahaan Gojek adalah hubungan kemitraan yang diatur pada Undang-Undang No. 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah karena istilah ‘kemitraan’ sejauh ini hanya dapat ditemukan di dalam undang-undang tersebut.

Dijelaskan pada Pasal 1 angka 13 Undang-Undang No. 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil dan Menengah bahwa kemitraan adalah kerjasama dalam keterkaitan usaha baik langsung maupun tidak langsung atas dasar prinsip saling memerlukan, mempercayai, memperkuat, dan menguntungkan

yang melibatkan pelaku Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah dengan Usaha Besar. Dengan merujuk kepada kontrak serta regulasi yang mengatur mengenai hubungan kemitraan pengemudi online dan Gojek, maka pengemudi online dalam hal ini dapat disebut sebagai Usaha Mikro dengan menggunakan kendaraan pribadinya sebagai modal di dalam upaya pencarian keuntungan melalui pengantaran orang dan barang, sementara Gojek memiliki posisi sebagai Usaha Besar dengan bermodalkan aplikasi transportasi online yang dikelola sepenuhnya oleh perusahaan. Keuntungan dari hasil kerja sama kedua belah pihak tersebut kemudian dibagi antara kedua belah pihak tersebut, dengan demikian bentuk kemitraan yang dilakukan oleh pengemudi online dan Gojek menggunakan pola bagi hasil dalam pembagian keuntungannya.

Pada praktiknya, pelaksanaan kemitraan tersebut tidak mencerminkan nilai-nilai keadilan dimulai dari minimnya perlindungan kerja pengemudi serta timpangnya hak dan kewajiban kedua belah pihak. Pengemudi online dalam hal ini memiliki posisi yang lemah sebagai mitra. Dengan tidak adanya campur tangan pengemudi online sebagai mitra dalam mengambil keputusan penting terkait dengan proses kerja dan praktik monopoli perusahaan terhadap akses informasi dan data, maka kemitraan yang diterapkan oleh Gojek tidak berbanding lurus dengan aturan yang sudah dimaktubkan ke dalam bentuk undang-undang.

F. Langkah-Langkah Penelitian

Suatu penelitian hukum harus ditunjang oleh metode penelitian yang tepat agar berjalan dengan baik dan mencapai tujuan dari apa yang diteliti. Penelitian dalam bidang hukum merupakan kegiatan ilmiah yang dilakukan berdasarkan pada metode, sistematika, dan pemikiran tertentu dengan tujuan agar dapat mempelajari dan menganalisis suatu gejala hukum tertentu.⁵⁰ Untuk itu langkah-langkah penelitian akan peneliti deskripsikan sebagai berikut:

1. Metode Penelitian

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan metode deskriptif-analitis yang merupakan penelitian dengan metode untuk menggambarkan suatu hasil penelitian. Jenis penelitian ini bertujuan untuk memberikan deskripsi, penjelasan, dan validasi mengenai fenomena yang tengah diteliti.⁵¹ Metode ini menggunakan jenis data yang deskriptif guna menjawab suatu fenomena hukum di masyarakat untuk kemudian memberi pemahaman komprehensif mengenai fenomena tersebut. Penelitian deskriptif berupaya untuk memberikan gambaran dengan menggunakan kata-kata dan angka atau profil persoalan atau garis besar tahapan-tahapan guna menjawab pertanyaan siapa, kapan, dimana dan bagaimana untuk tujuan dan kegunaan tertentu.⁵²

⁵⁰ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: UI Press, 2021), hlm. 43.

⁵¹ Muhammad Ramdhan, *Metode Penelitian*, (Surabaya: Cipta Media Nusantara, 2021), hlm 7-8.

⁵² Amir Hamzah, *Metode Penelitian Kualitatif: Rekonstruksi Pemikiran Dasar Serta Contoh Penerapan Pada Ilmu Pendidikan, Sosial, dan Humaniora*, (Malang: Literasi Nusantara, 2019), hlm 1.

2. Metode Pendekatan

Penelitian ini akan menggunakan metode pendekatan yuridis-normatif, yang juga dikenal dengan istilah *normative legal research* dalam Bahasa Inggris dan *juridisch-normatief onderzoek* dalam Bahasa Belanda penelitian hukum yang dikonsepsikan sebagai perilaku nyata (*actual behavior*) sebagai gejala sosial yang sifatnya tidak tertulis dan dialami setiap orang dalam kehidupan bermasyarakat.⁵³ Penelitian hukum normatif ‘hanya’ merupakan studi dokumen, yakni menggunakan sumber bahan hukum berupa peraturan perundang-undangan, keputusan/ketetapan pengadilan, kontrak/perjanjian/akad, teori hukum, dan pendapat para sarjana. Jenis penelitian ini juga disebut sebagai penelitian hukum doktrinal, atau dalam istilah lain dikenal juga sebagai penelitian kepustakaan atau studi dokumen.⁵⁴

3. Sumber dan Jenis Data

Sumber dan jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

a. Sumber Data

Sumber data yang digunakan pada saat penelitian terdapat tiga sumber sebagaimana berikut:

⁵³ Muhaimin, *Metode Penelitian Hukum*, (Mataram: Unram Press, 2020), hlm. 45.

⁵⁴ *Ibid.*

1) Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer dalam penelitian ini meliputi merupakan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan permasalahan penelitian. Adapun peraturan perundang-undangan yang akan digunakan, yakni:

- a) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- b) Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan;
- c) Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah;
- d) Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2021 tentang Kemudahan, Pelindungan, dan Pemberdayaan Koperasi dan Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah;
- e) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat.

2) Bahan Hukum Sekunder

Sumber data sekunder (bahan hukum sekunder) merupakan data-data yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum

primer. Bahan hukum sekunder dapat berupa buku, jurnal, atau rancangan undang-undang.⁵⁵

3) Bahan Hukum Tersier

Sumber data tersier (bahan hukum tersier) adalah bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder. Bahan hukum tersier meliputi kamus, ensiklopedia, artikel, situs internet, dan lain-lain.⁵⁶

b. Jenis Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini terdapat tiga jenis sebagaimana berikut:

1) Data Primer

Data primer didapatkan melalui analisis peraturan perundang-undangan, peraturan di bawahnya, dan dokumen hukum yang berkaitan dengan topik penelitian.

2) Data Sekunder

Data sekunder diperoleh dari observasi, wawancara, dan doktrin ahli yang termuat dalam buku, jurnal, dan artikel, serta penggunaan naskah akademik rancangan undang-undang yang berkaitan dengan penelitian.

3) Data Tersier

⁵⁵ Soerjono Soekanto, *Op Cit*, hlm. 52.

⁵⁶ *Ibid.*

Data tersier dapat disebut juga sebagai data non-hukum dan bersifat sebagai penguat, diantaranya adalah data statistik, laporan perusahaan, ensiklopedia umum, dan lain-lain.⁵⁷

4. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan dua cara, yaitu:

a. Penelitian Kepustakaan

Studi kepustakaan dilakukan dengan melakukan analisis terhadap bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier yang berkaitan dengan permasalahan yang akan dibahas, yaitu pemahaman mengenai peraturan perundang-undangan serta studi literatur sebagai upaya dalam mendapatkan bahan hukum sekunder.

b. Observasi

Observasi atau pengamatan dilakukan dengan cara memperhatikan gejala-gejala baik yang bersifat fisik maupun mental. Observasi dapat dilakukan dengan bertindak sebagai partisipan atau non partisipan, terus terang (*overt*) atau penyamaran (*covert*), dan menyangkut latar penelitian.⁵⁸

c. Wawancara

⁵⁷ Muhaimin, *Op Cit*, hlm. 62-63.

⁵⁸ Ajat Rukajat, *Pendekatan Penelitian Kualitatif (Qualitative Research Approach)*, (Yogyakarta: Deepublish, 2018), hlm. 22.

Wawancara dimaksudkan untuk melakukan tanya jawab secara langsung dengan responden atau narasumber atau informan untuk mendapatkan informasi mengenai permasalahan yang sedang diteliti sebagai data primer penelitian. Wawancara merupakan bagian penting dalam suatu penelitian hukum khususnya penelitian hukum empiris yang mana dalam praktiknya membutuhkan informasi akurat dari masyarakat untuk melakukan analisisnya.⁵⁹

5. Metode Analisis Data

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode yuridis kualitatif. Metode analisis dilakukan secara normatif berdasarkan peraturan yang sudah ada, kemudian metode analisis kualitatif yang mana berupa analisis berdasarkan asas-asas hukum dan informasi untuk mengetahui keterkaitannya dengan masalah hukum yang nantinya dapat ditarik kesimpulan yang objektif.⁶⁰

6. Lokasi Penelitian

Dalam upaya memperoleh data dan informasi yang berkaitan dengan penulisan penelitian ini, terdapat beberapa lokasi yang akan digunakan oleh peneliti, sebagai berikut:

⁵⁹ Djulaeka dan Devi Rahayu, *Buku Ajar: Metode Penelitian Hukum*, (Surabaya: Scopindo Media Pustaka, 2019), hlm. 90.

⁶⁰ Ronny Hanitijo Soemitro, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1988), hlm. 18.

1. Kantor Dinas Perhubungan Kota Bandung yang beralamat di Jalan Sor
GBLA, Rancabolang, Kecamatan Gedebage, Kota Bandung 40292;
dan
2. Sekretariat Himpunan Driver Bandung Raya (HDBR), sebuah
komunitas pengemudi online yang bertempat di Jalan Terusan Buah
Batu, Kujangsari, Kecamatan Bandung Kidul, Kota Bandung 40287.

G. Penelitian Terdahulu

1. Jurnal karya Budi Astuti dan Muhammad Rusdi Daud tahun 2023, dengan
judul “Kepastian Hukum Pengaturan Transportasi Online”.

Perbedaan penelitian diatas dengan penelitian yang akan dilakukan terdapat pada fokus kajian yang dimiliki. Penelitian di atas menempatkan fokusnya untuk meneliti kedudukan transportasi online dalam sistem hukum nasional, sementara dalam penelitian ini peneliti menempatkan fokus perhatiannya pada pengaturan, sistem kerja, dan konsep ideal hubungan kemitraan yang terjadi antara perusahaan dengan para pengemudi online sebagai mitranya.

2. Jurnal karya Aril Ramadhan Nur Alam, Holyness N. Singadimedja, dan Rr. Janti Surjanti tahun 2022, dengan judul “Tanggung Jawab Penyedia Platform Terhadap Pekerja Gig (Gig Worker) dalam Hubungan Kemitraan atas Wanprestasi Pembeli Ditinjau dari Kitab Undang-Undang Hukum Perdata”.

Perbedaan penelitian diatas dengan penelitian ini terdapat pada istilah ‘tanggung jawab’ dan ‘wanprestasi’. Penelitian diatas membahas mengenai pertanggungjawaban penyedia platform pada saat terjadi wanprestasi terhadap mitra oleh pembeli yang mana di dalam penelitian ini lingkup pembahasannya tidak mencakup hubungan perusahaan dan mitra pengemudi dengan pembeli dalam hal wanprestasi.

3. Jurnal karya Nabiyla Isfa Izzati tahun 2022, dengan judul “Ketidakseimbangan Kewajiban Para Pihak dalam Regulasi Ojek Online: Distorsi Logika Hubungan Kemitraan Ekonomi Gig”.

Penelitian di atas memiliki perbedaan dengan penelitian yang akan peneliti lakukan yaitu dalam sisi substansi pembahasan materi. Pada penelitian sebelumnya titik bahasan bertumpu pada kritik peneliti sebelumnya terhadap regulasi ojek online yang masih berat sebelah dalam hal kedudukan perusahaan aplikasi dan para pengemudinya serta adanya kekosongan hukum akibat dari ketidakjelasan payung hukum yang menaungi ojek online itu sendiri. Pada bagian yang lebih detail, penelitian sebelumnya membahas mengenai ketimpangan aspek-aspek perlindungan pengemudi online. Perbedaan yang terdapat dengan penelitian yang akan dilakukan adalah bahwa di dalam penelitian ini peneliti meneliti pengaturan, sistem kerja, dan konsep ideal hubungan kemitraan tersebut dengan menghubungkan istilah kemitraan dengan satu-satunya undang-undang yang memiliki istilah kemitraan di dalamnya yaitu Undang-Undang

Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah di Kota Bandung.

4. Jurnal karya Rahandy Rizki Prananda dan Zil Aidi tahun 2019, dengan judul “Tinjauan Yuridis Kedudukan Pengemudi Transportasi Online Dalam Perjanjian Kemitraan Dengan Perusahaan Penyedia Aplikasi Transportasi Online”.

Perbedaan antara penelitian di atas dengan penelitian yang akan dilakukan adalah pada pokok pembahasannya di dalamnya. Penelitian di atas memfokuskan pembahasannya pada penentuan kedudukan pengemudi online dalam perjanjian kemitraan dengan perusahaan penyedia aplikasi transportasi online, sementara di dalam penelitian ini, kedudukan pengemudi online dengan perusahaan penyedia aplikasi transportasi online sudah ditentukan yaitu sebagai hubungan kemitraan UMKM. Fokus pembahasan penelitian ini terletak pada pengaturan, sistem kerja, dan konsep ideal hubungan kemitraan pengemudi *online* dan perusahaan penyedia aplikasi transportasi *online* Gojek

5. Skripsi karya Taufik Fian Ramadhan tahun 2021, dengan judul “Tinjauan Yuridis Terhadap Perjanjian Kemitraan Antara Pengemudi Ojek Online dan Perusahaan Dihubungkan dengan Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata: Studi Kasus di PT. Grab Indonesia Cabang Kota Bandung”. Fakultas Syari’ah dan Hukum, Jurusan Ilmu Hukum, UIN Sunan Gunung Djati Bandung.

Apabila dibandingkan dengan penelitian diatas, penelitian yang akan dilakukan memiliki beberapa perbedaan. Penelitian ini akan membahas mengenai pengaturan, sistem kerja, dan konsep ideal hubungan kemitraan dalam hal pekerjaan sebagai pengemudi online/ojek online (ojol) dengan perusahaan penyedia aplikasi transportasi online Gojek. Letak perbedaan antara penelitian ini dengan penelitian sebelumnya adalah bahwa di dalam penelitian sebelumnya memusatkan perhatiannya dalam meneliti tentang keabsahan perjanjian kemitraan pengemudi online dan perusahaan penyedia aplikasi transportasi online Grab dengan menggunakan dasar hukum yang berbeda.

