

HUBUNGAN HUKUM ANTARA PERUSAHAAN OJEK ONLINE DENGAN PENGEMUDINYA DALAM PERUSAHAAN GO-JEK INDONESIA

Kadek Intan Apsari Puspa, Fakultas Hukum Universitas Udayana,
e-mail: intanapsr@gmail.com

I Made Sarjana, Fakultas Hukum Universitas Udayana,
e-mail: made_sarjana@unud.ac.id

ABSTRAK

Penelitian ini memiliki tujuan untuk menganalisis dan mengetahui tentang hubungan hukum yang terjalin antara perusahaan ojek online dengan pengemudinya dan keterlibatan / implikasi hubungan hukum yang muncul dengan pengemudi layanan berlandaskan kacamata UU No 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. Penulis melakukan jenis penelitian pendekatan yuridis normatif pada riset ini dan menggunakan teknik analisis kualitatif yang kemudian dipaparkan dan dianalisa dengan metode deskriptif analitis. Berdasarkan dari hasil penelitian, maka diketahui bahwa bentuk hubungan hukum yang timbul diantara pengemudi dengan PT. GO-JEK Indonesia adalah perjanjian kemitraan (partnership agreement) yang senyatanya merupakan perjanjian yang paling umum, yang menimbulkan perikatan hukum yang unik karena didasari oleh ikatan kemitraan (partnership agreement). Berdasarkan sudut pandang UU No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, aspek legalitas hubungan hukum di antara penyedia jasa layanan ojek online GO-JEK Indonesia dengan pengemudinya adalah tidak adanya perjanjian kerja yang rigid mengatur hubungan diantara penyedia jasa ojek online dengan pengemudi ojek online itu sendiri, sehingga permasalahan selanjutnya yang timbul berkenaan dengan faktor upah atau gaji.

Kata Kunci: Hubungan Hukum, Ojek Online, Ketenagakerjaan

ABSTRACT

This study has a purpose is to analyze and find out the legal relationship that arises between online motorcycle taxi companies and other pengemudi as well as the involvement / implications of legal relations that arise with service operators from the perspective of Law No. 13 of 2003 concerning Labor. The author conducts a type of research with a normative juridical approach in this research and uses qualitative analysis techniques which are then described and analyzed using descriptive analytical methods. The results of the study shows that the lawful relationship emerging from the connection between driver and PT GO-JEK Indonesia is a partnership agreement which is in fact the most common agreement, which creates a unique legal agreement because it is based on a partnership agreement. Based on the point of view of Law no. 13 of 2003 concerning Employment, the legal aspect of the legal relationship between online motorcycle taxi service providers GO-JEK Indonesia and their online motorcycle taxi drivers is the absence of a rigid work agreement regulating the relationship between online motorcycle taxi service providers and online motorcycle taxi drivers themselves, so that further problems arise in connection with the wage factor or wages.

Keywords: Legal Relations, Online Motorcycle Taxis, Employment

1. Pendahuluan

1.1. Latar Belakang Masalah

Transportasi merupakan pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia

atau mesin.¹ Esensi utama dari transportasi adalah guna mempermudah kehidupan manusia dalam kesehariannya. Adapun di negara maju, masyarakat lebih memiliki preferensi dan lebih sering mempergunakan transportasi jenis taksi dan kereta bawah tanah (*subway*). Pada umumnya, transportasi memiliki tiga kelompok, yakni darat, air, dan udara.² Ditinjau dari segi ekonomis, transportasi udara adalah transportasi yang bersifat kurang ekonomis karena banyaknya biaya yang dibutuhkan untuk dapat mengoperasikan sebuah transportasi udara. Namun tidak dapat dipungkiri bahwa transportasi udara adalah jenis transportasi yang paling canggih, mendukung efisiensi waktu dan merupakan jenis transportasi yang paling aman karena memiliki tingkat kecelakaan terendah apabila dibandingkan dengan jenis transportasi lainnya. Dewasa ini perkembangan dunia transportasi mulai berkembang pesat khususnya transportasi darat.³ Tidak bisa dipungkiri, seiring berkembangnya globalisasi, masyarakat juga membutuhkan sarana transportasi lain selain transportasi udara yang juga dapat mendukung efisiensi waktu dengan biaya yang lebih ramah secara ekonomi.

Seiring perkembangan zaman era digital saat ini, di Indonesia muncul sebuah perusahaan decacorn yaitu GO-JEK. PT GO-JEK Indonesia dapat dikatakan sebagai *pioneer* dalam mewujudkan angkutan ojek berbasis teknologi internet di negara ini. Diprakarsai oleh Nadiem Makarim, GO-JEK ditahun 2010 yang berlokasi di kisaran Jakarta, dewasa ini melesat hingga ke 50 kota seluruh Indonesia. GO-JEK Indonesia merupakan transportasi jalur darat yang mempunyai bermacam fitur layanan serta mempunyai lebih dari 2.000.000 pengemudi di seluruh Indonesia. Kini masyarakat sudah tidak asing dengan berbagai aplikasi online untuk berbagai transaksi.⁴ Perusahaan GO-JEK menjadi jembatan penyambung di antara pengemudi dan penumpang. Perusahaan GO-JEK memiliki komitmen untuk memberikan dampak sosial yaitu kesejahteraan bagi mitra kerjanya, tidak terkecuali kepada pengendara.⁵ Hal yang menarik untuk dibahas yakni sampai saat ini sebagian besar masyarakat berpendapat jika ketika menjadi pengemudi ojek online maka sama dengan menjadi karyawan dikarenakan jaminan rekrutmennya berupa ijazah atau surat berharga lain. Anggapan ini menyiratkan bahwa sejatinya hubungan antar pihak terjalin suatu ikatan kerja. Namun kondisi riil yang terjadi yakni pengemudi dan perusahaan ojek online hanyalah mitra.

Perbedaan yang kontras sebenarnya bisa terlihat ketika membicarakan tentang perjanjian kerja maupun kemitraan. Namun pada layanan ojek online ini kita perlu menilik lebih dalam dikarenakan perjanjian mitranya seolah-olah mirip dengan perjanjian kerja. Perjanjian kerja berisi syarat-syarat pekerjaan, hak, maupun kewajiban dari masing-masing pihak. Sementara di sisi lain, perjanjian kemitraan memiliki esensi sebagai kontrak yang absah dan formal secara hukum antar pihak-pihak yang terlibat dalam suatu kemitraan.

¹ Sjaifurrachman. "Keberadaan Kendaraan Bermotor (Mobil) Pribadi Sebagai Angkutan Umum dalam Perspektif Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten Sumenep", *Jurnal Jendela Hukum*, Vol. 1, No. 1 (2014): 2.

² Kewohon, Antonius A., Jacob M. Ratu, dan Soleman Landi. "Studi Tingkat Pengetahuan dan Persepsi Tentang Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) Berbasis Gender pada Pekerja Ojek Online di Kota Kupang", *Ejournal Undana Media Kesehatan Masyarakat*, Vol. 2, No. 3 (2020): 1.

³ Ali, Muhammad, Abdul Kharis, dan Deni Karlina. "Faktor-Faktor Yang Menjadi Pertimbangan Dalam Penggunaan Jasa Ojek Online (Go-Jek) Di Kota Mataram", *Jurnal Ilmu Administrasi Publik*, Vol. 6, No. 2 (2018): 2.

⁴ Nasution, Dian Mandayani Ananda. "Tinjauan Hukum Terhadap Layanan Transaksi dan Transportasi Berbasis Aplikasi Online", *Resam Jurnal Hukum*, Vol. 4, No. 1 (2018): 2.

⁵ Fakhriyah, Prilialianty. "Pengaruh Layanan Transportasi Online (Gojek) Terhadap Perluasan Lapangan Kerja Bagi Masyarakat di Kota Cimahi", *Jurnal COMM-EDU*, Vol. 3, No. 1 (2020): 2.

Secara universal, perjanjian adalah hubungan/ikatan yang dilakukan oleh dua subjek hukum atau lebih yang saling mewajibkan untuk melakukan atau tidak melakukan suatu perbuatan dengan syarat dan sanksi yang disepakati secara lisan dan tertulis oleh kedua belah pihak.⁶ Perjanjian banyak digunakan di semua bidang kehidupan sehari-hari, termasuk kegiatan bisnis, sebagai sarana kehidupan sosial dan juga pribadi. Perlu diperhatikan bahwa tidak seluruh faktor dalam perjanjian kemitraan ada atau serupa dengan perjanjian kerja. Ada beberapa kesamaan antara keduanya yaitu pembuatan dilakukan oleh masing-masing pihak, mengatur mengenai kewajiban serta hak dari para pihak serta mengatur juga mengenai persyaratan kerja. Faktanya, penerapan kemitraan yang dilaksanakan oleh GO-JEK 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). Sebelum melaksanakan perjanjian kemitraan, persyaratan-persyaratannya sudah dibuat secara sepihak oleh GO-JEK Indonesia dalam wujud perjanjian standar (*standard clause agreement*) yang ketentuannya sudah ditetapkan dalam perjanjian.

Pengemudi ojek online kerap berada dalam situasi jalanan yang rawan keselamatannya di dalam melakukan pekerjaannya. Resiko pekerjaan yang berkaitan dengan pengemudi adalah kecelakaan saat menjalankan pekerjaan.⁷ Hal ini berpotensi menimbulkan kecelakaan kerja yang dapat dialami oleh pengemudi pada saat melakukan pekerjaannya. Atas dasar inilah payung hukum yang juga memiliki keberpihakan pengemudi diperlukan. Payung hukum ini dimaksudkan sebagai bentuk hak dasar bagi pekerja sebagai penunjang kesejahteraan mereka tanpa mengurangi laju pertumbuhan perusahaan. Hal tersebutlah yang menjadi permasalahan yang hendak ditelusuri lebih lanjut dengan pengertian perikatan atau hubungan hukum yang terjadi antara Perusahaan GO-JEK Indonesia dengan pengemudinya untuk menentukan payung hukum yang dapat memberikan perlindungan bagi pengemudi.

Terkait dengan obyek penelitian terhadap Hubungan Hukum antara Perusahaan Ojek Online dengan Pengemudinya dalam Perusahaan GO-JEK Indonesia, terdapat beberapa penelitian yang membahas mengenai hal terkait, yakni dalam jurnal karya Rizki Prananda dan Zil Aidi mengenai Tinjauan Yuridis Kedudukan Pengemudi Transportasi Online Dalam Perjanjian Kemitraan Dengan Perusahaan Penyedia Aplikasi Transportasi Online yang menekankan pembahasan tentang perusahaan transportasi online PT Grab Indonesia yang meliputi pelaksanaan perjanjian kemitraan dan dampaknya terhadap perlindungan hak-hak pengemudinya⁸. Selain itu, terdapat penelitian yang membahas hal terkait yaitu dalam jurnal karya I Gusti Agung Dhian Maharani Swari Dewi, Ida Ayu Putu Widiati, dan Ni Made Puspasutari Ujianti yang mengenai Hubungan Keperdataan Antara Pengemudi dengan Perusahaan Ojek Online yang menekankan pembahasan tentang perlindungan hukum terhadap pengemudi ojek online jika melakukan wanprestasi dalam bekerja⁹. Adapun

⁶ Nafisa, Cahya, Sonjahi, dan Suhartoyo. "Pertanggung Jawaban PT GO-JEK Indonesia Terhadap Kesetaraan dan Kewajiban Pihak Pengguna Aplikasi Gojek di Kota Semarang", *Diponegoro Law Journal*, Vol. 10, No. 1 (2021): 8.

⁷ Salsabila, Arini Alfi, dan Anita Kristina. "Aturan Main Pada Keselamatan Kerja Ojek Online: Studi Kasus di Pt. Gojek Indonesia Cabang Surabaya", *Jurnal Bisnis dan Ekonomi Islam Terakreditasi*, Vol. 05, No. 2 (2020): 2.

⁸ Prananda, Rahandy Rizki, 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 (2019): 1.

⁹ Dewi, I Gusti Agung Dhian Maharani Swari, Ida Ayu Putu Widiati dan Ni Made Puspasutari Ujianti. "Hubungan Keperdataan Antara Pengemudi dengan Perusahaan Ojek Online", *Jurnal Analogi Hukum*, Vol. 1, No. 3, (2019): 1.

dalam penulisan karya ilmiah ini, penulis memfokuskan penelitian pada satu perusahaan yaitu perusahaan GO-JEK Indonesia pada keterlibatan ikatan hukum yang muncul antara perusahaan dengan pengemudi layanannya dari perspektif Undang-Undang No 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan paparan di atas, maka dapat dirumuskan 2 permasalahan yakni sebagai berikut:

1. Bagaimanakah hubungan hukum yang muncul antara perusahaan GO-JEK Indonesia dengan pengemudi layanannya?
2. Bagaimanakah aspek legalitas hubungan hukum yang muncul antara perusahaan GO-JEK Indonesia dengan pengemudi layanannya dari perspektif UU No 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan?

1.3. Tujuan Penulisan

Adapun tujuan dari penulisan artikel ini yakni sebagai berikut:

1. Guna mengetahui dan menganalisis tentang hubungan hukum yang muncul antara perusahaan GO-JEK Indonesia dengan pengemudi layanannya.
2. Guna mengetahui dan menganalisis tentang aspek legalitas hubungan hukum yang muncul antara perusahaan GO-JEK Indonesia dengan pengemudi layanannya dari perspektif UU No 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.

2. Metode Penelitian

Metode penelitian harus digunakan dalam suatu penelitian ilmiah, karena ciri khas ilmu adalah dengan menggunakan metode.¹⁰ Penulis melakukan jenis penelitian pendekatan yuridis normatif pada riset ini dan menggunakan teknik analisis kualitatif yang kemudian dipaparkan dan dianalisa menggunakan metode deskriptif analitis. Jenis pendekatan yang digunakan pada penulisan artikel ini adalah pendekatan kepustakaan, yaitu dengan mempelajari buku serta dokumen-dokumen yang berkaitan dengan topik artikel dan juga dengan metode pendekatan peraturan perundang-undangan (*statute approach*) yaitu dengan mengulas peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan topik yang dijadikan pembahasan pada artikel ini, yakni Undang-Undang No 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. Lebih lanjut, studi kepustakaan digunakan sebagai teknik pengumpulan bahan hukum guna memperoleh bahan hukum primer maupun sekunder yakni peraturan perundang-undangan dan berbagai jurnal dan buku yang berkaitan pada topik penelitian. Bahan hukum primer yang dipakai pada penelitian ini yaitu peraturan perundang-undangan, serta jurnal hukum dan buku-buku sebagai bahan hukum sekunder. Analisis bahan hukum yang diterapkan yaitu menggunakan teknis analisis kualitatif.

¹⁰ Ibrahim, Johnny. *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*. (Malang, Bayu Media Publishing, 2006), 294.

3. Hasil dan Pembahasan

3.1. Hubungan hukum yang Timbul antara Perusahaan Ojek Online dengan Pengemudi Layanannya

Secara teoritis, hubungan hukum memiliki 3 (tiga) unsur esensial di dalamnya yakni (i) terdapatnya orang-orang dengan hak/kewajiban saling berseberangan, (ii) adanya suatu objek bersumber pada hak serta kewajiban, dan (iii) suatu ikatan antara pemegang hak dengan pengembalian kewajiban ataupun terdapatnya hubungan antar objek. R. Soeroso berpendapat, dapat dikatakan hubungan hukum jikalau terdapat dua atau lebih subjek hukum yang saling berhubungan dan memiliki hak serta kewajibannya masing-masing.¹¹ Pengaruh hukum sendiri yakni sebagai kodifikasi berbagai aturan yang mengendalikan interaksi sosial dan memberikan hak subjek hukum guna melaksanakan sesuatu maupun untuk menuntut sesuatu yang diwajibkan karena timbulnya suatu hak tertentu, serta terlaksananya perwujudan dari hak dan kewajiban tersebut dijamin oleh keberadaan hukum yang memberikan efek signifikan tersebut.

Setiap hubungan hukum memiliki 2 (dua) sisi secara yuridis yaitu segi *bevoegdheid* (memiliki power karena adanya hak) yang berlawanan terhadap sisi lainnya yaitu *plicht* yang bermakna kewajiban. Hukum dapat memberi wewenang pada subyeknya baik perseorangan/badan yang dikenal dengan nama hak. Hak dan kewajiban para pihak harus dilindungi oleh hukum apabila salah satunya tidak memenuhi perjanjian.¹² Mengutip paparan R. Soeroso terkait hubungan hukum, pada masing-masing hubungan hukum akan ada suatu pihak yang berhak/berwenang untuk dapat menagih *prestatie subject* atau yang disebut prestasi serta pihak yang memiliki suatu kewajiban atau obligasi untuk melaksanakan prestasi yang dikenal dengan nama *plicht subject*. Adapun syarat dari hubungan hukum sendiri ialah terdapatnya suatu fundamental yang menimbulkan hubungan hukum itu sendiri, baik berupa berbagai aturan hukum yang mengatur secara formal serta munculnya kejadian hukum itu sendiri.

Semua perjanjian yang dibuat menurut hukum atau secara sah, adalah mengikat.¹³ Dari segi bentuk perjanjian, keterikatan hukum yang terjadi akibat jalinan perjanjian ini ialah kemitraan. Jenis perjanjian ini dapat dikatakan sebagai jenis universal yang berdasarkan ikatan kemitraan. Di Indonesia, telah tersurat segala aturan mengenai perjanjian ini pada Pasal 1338 jo Pasal 1320 Kitab UU Hukum Perdata (KUH Perdata). Pada pokoknya, unsur pokok untuk dapat menjadikan suatu perjanjian absah dihadapan hukum adalah "sepakat mereka yang mengikatkan dirinya", dengan kata lain suatu kesepakatan di antara para pihak secara berimbang. Lebih lanjut, Pasal 1338 ayat (1) pun menyuratkan jika "semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai UU bagi yang membuatnya", atau yang lebih dikenal sebagai asas konsensualisme. Mitra mempunyai kewajiban untuk mentaati setiap kebijakan dalam persyaratan dalam menggunakan dan pemanfaatan aplikasi Gojek.¹⁴

¹¹ Soeroso, R. *Pengantar Ilmu Hukum*. (Jakarta, Sinar Grafika, 2011), 269.

¹² Tasya, Ananda Amalia. "Implementasi Sifat Hukum Pengangkutan Dalam Pelaksanaan Ojek Online", *Kajian Masalah Hukum dan Pembangunan Perspektif*, Vol. 24, No. 3 (2019): 6. sembilan

¹³ Wicaksono, Muhammad Agung Satrio. "Penerapan Sanksi Penghentian Operasional Sementara dan Putus Mitra Sepihak Oleh PT. Gojek Indonesia Ditinjau dari Pasal 1243 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata", *Uniska Law Review*, Vol. 1, No. 1 (2020): 3.

¹⁴ Haerani, Ruslan. "Perjanjian Kemitraan Antara PT. Gojek Indonesia Dengan Driver Transportasi Berbasis Teknologi di Pulau Lombok (Study di Pulau Lombok)", *Jurnal Res Justitia*, Vol. 1, No. 2 (2021): 5.

Di sisi lain, terdapat ketentuan khusus mengenai perjanjian kemitraan yang termaktub pada Peraturan Pemerintah No. 44 tahun 1997 Tentang Kemitraan. Aturan tersebut menyuratkan bahwa kemitraan berarti kerja sama antar usaha baik itu usaha kecil dengan menengah maupun besar yang disisipkan dengan pelatihan, pengarahan, serta pengembangan oleh usaha yang lebih besar dengan menerapkan simbiosis mutualisme. Perjanjian kemitraan PT GO-JEK Indonesia dan pengemudinya yang beredar saat ini ialah besutan awal sebuah kemitraan yang memakai sistem bagi hasil sesuai Pasal 26 (huruf f) UU Nomor 20 Tahun 2008 Tentang UMKM dan dilanjutkan dengan Peraturan Pemerintah No. 17 tahun 2013. Output kemitraan ini berupa kesepakatan tertulis dalam model *e-contract* yang sah untuk diberlakukan berdasarkan UU Nomor. 11 Tahun 2008 Tentang ITE khususnya merujuk kepada Pasal 18 Ayat (1) yang berbunyi "*Transaksi elektronik yang dituangkan dalam kontrak elektronik mengikat para pihak.*"

Dilihat dari pihaknya, perjanjian kerjasama kemitraan ini terdiri dari 4 (empat) pihak yakni: (i) PT. Aplikasi Karya Anak Bangsa, (ii) PT. Paket Anak Bangsa, (iii) PT. Dompot Anak Bangsa dan (iv) Mitra. Keempat pihak yang telah disebutkan diatas bekerjasama secara mandiri. PT Aplikasi Karya Anak Bangsa merupakan *web developer*, ialah pihak yang bertugas untuk menciptakan, memiliki, mengelola, mengurus dan mengembangkan aplikasi GO-JEK. Aplikasi ini nantinya dapat diakses konsumen yang ingin mendapatkan layanan antar jemput barang maupun orang dengan sepeda motor ataupun mobil. Pihak yang kedua, PT. Paket Anak Bangsa merupakan industri yang berafiliasi dengan PT. Aplikasi Karya Anak Bangsa untuk dapat melaksanakan kegiatan usaha pengantaran. Kemudian pihak yang ketiga, PT. Dompot Anak Bangsa ialah suatu industri yang berkolaborasi dengan PT. Aplikasi Karya Anak Bangsa dalam pelaksanaan *electronic money*, yang dikenal dengan nama GO-PAY. Pihak yang terakhir, Mitra adalah pihak yang berprofesi sebagai pengemudi atau pengemudi yang melakukan pengantaran dan penjemputan barang/orang maupun jasa lain yang diperintahkan atau dipesan melalui aplikasi GO-JEK. Mitra bisa mempergunakan sarana sepeda motor ataupun mobil yang mana sarana kendaraan tersebut selayaknya dimiliki oleh Mitra sendiri. Dari keempat pihak tersebut, dapat dilihat bahwa perjanjian kemitraan tidak dapat dikaitkan dengan ikatan kerja, *outsourcing* ataupun ke agen antara tiap-tiap PT Aplikasi Karya Anak Bangsa, PT Paket Anak Bangsa, PT Dompot Anak Bangsa, serta Mitra.

Pada hakikatnya, secara teoritis, Mitra seharusnya memiliki hubungan hukum dengan PT Aplikasi Karya Anak Bangsa, PT Paket Anak Bangsa dan PT Dompot Anak Bangsa yang bersifat koordinatif atau berimbang. Namun, dalam prakteknya, Mitra terkesan memiliki peran yang tidak sama dalam teori kemitraan, dengan kata lain terlihat seperti suatu hubungan subordinative, dimana Mitra dikesankan sebagai bawahan sementara PT GO-JEK ditempatkan sebagai atasan. Hal ini muncul karena perusahaan memberikan klausula eksonerasi ketika perjanjian mitra hendak ditandatangani. Calon pengemudi mau tidak mau memiliki kewajiban untuk taat terhadap kontrak yang sudah diresmikan tersebut. Calon pengemudi juga tidak dapat mengubah atau melakukan perundingan atas isi kontrak tersebut. Sehingga, pilihan yang tersedia bagi calon pengemudi GO-JEK hanyalah setuju dengan seluruh ketentuan atau tidak sama sekali menjadi Mitra GO-JEK. Bahkan, diperjanjian ini tidak menutup kemungkinan bahwa PT Aplikasi Karya Anak Bangsa akan membuat syarat *additional* yang wajib ditaati yang jelas merupakan suatu ketentuan yang bersifat melumpuhkan pengemudi GO-JEK. Begitu pula bagi setiap ketentuan serta syarat PT Paket Anak Bangsa (pengiriman) ataupun PT Dompot Anak Bangsa (pembayaran elektronik), berdasarkan perjanjian kemitraan memungkinkan untuk dilakukan pengubahan setiap saat. Mengacu pada paparan diatas membuktikan ketidaksetaraan yang terjadi, hal ini dapat menimbulkan suatu penyalahgunaan keadaan atau *misbruik van omstandigheden*.

Hubungan hukum yang meliputi pengemudi serta PT GO-JEK didalamnya pasti bersinggungan dengan hak dan kewajiban baik untuk pengemudi maupun perusahaan. Fasilitas yang diberikan PT GO-JEK kepada pengemudi yang telah direkrut diantaranya adalah pelatihan dan pembekalan peralatan tambahan seperti jaket, helm dan smartphone untuk mengidentifikasi pesanan maupun harga berdasarkan jarak.¹⁵ Pengemudi memiliki kewajiban untuk taat pada berbagai aturan dan syarat yang mencakup:

- a. Pengemudi GO-JEK diwajibkan patuh kepada peraturan yang berlaku baik lalulintas dan peraturan perundangan;
- b. Pengemudi GO-JEK diwajibkan menggunakan atribut GO-JEK yang berupa jaket dan helm yang dipinjamkan kepada Pengemudi, jika tidak maka sanksi akan diberlakukan;
- c. Pengemudi GO-JEK diwajibkan berpenampilan rapi, bersepatu, dan menggunakan dan merawat atribut yang telah diberikan;
- d. Pengemudi GO-JEK harus berada pada kesadaran penuh (dilarang mabuk);
- e. Pengemudi GO-JEK tidak diperbolehkan untuk melecehkan, menganiaya, menghina, dan menipu konsumen, sesama pengemudi, serta pihak lain;
- f. Pengemudi GO-JEK tidak diperbolehkan untuk mempersuasi pengemudi lain untuk melakukan tindakan pidana;
- g. Pengemudi GO-JEK tidak diperbolehkan untuk membahayakan dirinya sendiri, konsumen, maupun pengemudi lain;
- h. Pengemudi GO-JEK tidak diperbolehkan mencemari nama baik Gojek Indonesia dan PT AKAB;
- i. Pengemudi GO-JEK tidak diperbolehkan memanipulasi tarif yang dikenakan pada konsumen selain tarif yang telah disetujui oleh Gojek Indonesia dan PT AKAB;
- j. Pengemudi GO-JEK tidak diperbolehkan untuk menyebarkan informasi yang diberi oleh Gojek Indonesia ataupun PT AKAB dengan cara apapun secara illegal (tanpa persetujuan);
- k. Pengemudi GO-JEK tidak diperbolehkan memaksa konsumen dalam memberi tips ataupun semua wujud tambahan lain;
- l. Pengemudi GO-JEK tidak diperbolehkan melanggar hukum dalam segala aspek kegiatannya; dan
- m. Wajib membayar pajak sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku.

Sementara, Pengemudi GO-JEK mempunyai beberapa hak, diantaranya:

- a. Mempergunakan aplikasi GO-JEK dengan sebaik mungkin;
- b. Mempergunakan atribut;
- c. Bebas memilih pesanan yang akan diambil sesuai keinginan sendiri;
- d. Berhak atas insentif harian berdasarkan point yang diberikan PT GO-JEK.

Lebih lanjut, PT GO-JEK selaku penyedia layanan berkewajiban:

- a. Manajemen semua keperluan yang menyangkut layanan GO-JEK;
- b. Mengawasi kinerja Pengemudi GO-JEK;
- c. Wajib untuk membayar pajak sesuai peraturan perundangan.

Kemudian, berbagai hak dari PT Gojek yakni:

- a. Membuat syarat dan aturan dalam perjanjian kemitraan;
- b. Memberikan perubahan atau penambahan syarat dan aturan;
- c. Mendapatkan bagi hasil dari Pengemudi GO-JEK;
- d. Menegur dan menonaktifkan Pengemudi GO-JEK jikalau ada aduan kurang baik;
- e. Menampung pengembalian atribut pengemudi yang memutus perjanjian mitra;
- f. Memberikan promo pada konsumen;
- g. Mengatur biaya pembayaran konsumen.

¹⁵ Agustin, Anis, dan Khuzaini. "Persepsi Masyarakat Terhadap Penggunaan Transportasi Online (GO-JEK) di Surabaya", *Jurnal Ilmu dan Riset Manajemen*, Vol. 6, No. 9 (2017): 2.

3.2. Aspek Legalitas Hubungan Hukum yang Timbul berdasarkan UU Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan

PT Paket Anak Bangsa dari masing masing pihak yakni karyawan dan perusahaan melakukan perjanjian yang didalamnya termuat persyaratan, hak, maupun kewajiban masing-masing pihak dapat disebut sebagai perjanjian kerja. Manulang dalam pendapatnya mengutarakan berbagai aspek penentu hubungan kerja yakni:¹⁶

- a. Aspek Pekerjaan jelas;
- b. Terdapat perintah atau instruksi yang jelas;
- c. Terdapat pemberian gaji.

Dengan kata lain, untuk mengidentifikasi ada atau tidaknya hubungan kerja dapat mengacu pada tiga aspek diatas. Namun ironisnya, pemaparan pada bahasan UU Ketenagakerjaan dirasa kurang menguliti lebih detail terkait aspek-aspek tersebut yang berpotensi akan timbulnya kekosongan hukum yang mengakibatkan multitafsir. Selain itu tidak dibahasnya ketiga aspek ini tentu berpengaruh padapandangan pengadilan. Salah satu contoh multitafsir ini dapat dijumpai pada permasalahan antara pengemudi dengan sebuah perusahaan angkutan di Pelabuhan Tj. Perak Surabaya. Contoh lain yakni kasus pengemudi taksi dengan suatu perusahaan taksi yang mengacu pada Putusan Mahkamah Agung No 841 K/ Pdt. Sus/ 2009 yang membeli pendapat bahwa aspek upah tidak bisa diidentifikasi karena pengemudi hanya menerima komisi dan aspek perintah juga tidak bisa diidentifikasi karena pengemudi memiliki kewenangan untuk secara bebas mengangkut siapa saja sebagai penumpang (tidak ada kriteria penumpang).

Maka dari itu, mengacu pada putusan diatas, dapat disimpulkan:

- a. Aspek pekerjaan, yang dapat diidentifikasi ketika karyawan hanya melakukan perannya atas dasar tugas dari perusahaan;
- b. Aspek Upah, yang dapat diidentifikasi ketika kompensasi (tidak termasuk komisi) yang diterima karyawan konstan dari waktu ke waktu atau dalam suatu periode.
- c. Aspek Perintah, yang dapat diidentifikasi ketika pekerjaan yang dilakukan bukan karena inisiatif melainkan murni perintah dari pekerjaan tersebut.

Kemitraan yang berlangsung antara PT GO-JEK dengan pengemudi haruslah memperhatikan tiga aspek diatas agar jalinan hubungan kerja dapat terbangun. Tiga aspek tersebut dapat dianalisa lebih lanjut sebagai berikut:

1. Aspek Pekerjaan

Tugas utama pengemudi yang diamanatkan oleh PT GO-JEK ialah pengantaran maupun penjemputan barang/orang lewat aplikasi GO-JEK. Pengemudi dapat menjalankan tugasnya dengan sepeda motor ataupun mobil yang mereka milik.

2. Aspek Perintah

Perintah yang diberikan dari PT GO-JEK kepada pengemudi cenderung tidak mengikat. Menurut narasumber, pesanan konsumen melalui apliasi GO-JEK bebas untuk diambil atau ditolak oleh pengemudi. Pengemudi memiliki hak untuk bebas memilih order/perintah yang hendak diambil.

3. Unsur Upah

Upah sejatinya ialah uang imbalan dari perusahaan ke karyawan yang dibayar berdasar pada perjanjian kerja maupun peraturan perundangan. Hal ini termasuk tunjangan untuk karyawan dan keluarganya sebagai balas jasa.

Sedangkan jika ditilik pada perjanjian kemitraan PT GO-JEK, pengemudi disini ialah mitra yang berasaskan sistem bagi hasil. Perusahaan memang tidak memberikan upah *direct* kepada pengemudi, namun alternatif lainnya yakni konsumen yang akan memberikan upah

¹⁶ Manulang, Sendjun H. *Pokok-pokok Hukum Ketenagakerjaan Indonesia*. (Jakarta, Rineka Cipta, 1990), 64.

kepada pengemudi. Tentunya pengemudi masih harus membagi hasil upah yang didapat kepada perusahaan sesuai isi perjanjian. Disamping itu, PT GO-JEK juga memberikan keuntungan bagi pengemudi dengan insentif ekstra jika target yang diberikan terpenuhi. Target ini berupa point yang konversi nominalnya akan dijabarkan sebagai berikut:

14 Point	16 Point	20 Point
Rp. 15.000	Rp. 25.000	Rp. 40.000

Insentif bagi pengemudi yang telah merampungkan tugas tertentu di 1 (satu) hari yang sama maksimal berjumlah Rp 80.000, karena point yang dihitung saat 1 (satu) kali order dapat mencapai 1-3 point sesuai syarat ketentuan PT GO-JEK. Mengacu pada KBBI, insentif yakni upah ekstra yang diberikan diluar gaji sebagai hadiah/stimulus. Sedangkan definisi dari upah sendiri jika merunut pada KBBI, yakni uang balas jasa atau tenaga. Berdasarkan kedua definisi tersebut, tampak nyata bahwa insentif dan upah ialah berbeda. Oleh karena itu dapat dikatakan bahwa aspek nomor tiga (upah) tidak dapat dipenuhi.

Aspek upah yang tidak dapat dipenuhi inilah yang merupakan faktor inti mengapa perjanjian kerja PT GO-JEK dengan pengemudi tidak sah. Meskipun pengemudi mendapatkan insentif harian, perlu digarisbawahi bahwa insentif harian bukanlah upah karena definisinya berbeda. Terlebih pengemudi dibebankan kewajiban untuk memberikan sebagian hasil kerja mereka kepada PT GO-JEK. Maka dari itu sejatinya pengemudi hanyalah mitra dari PT GO-JEK yang memiliki tugas yang sama. Oleh karenanya, jika terjadi masalah terkait kemitraan ini tentunya tidak bisa mendapat payung hukum dari UU No. 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.

Terjadinya sengketa pidana ataupun perdata di dalam hubungan kemitraan tersebut, maka dalam penyelesaian sengketanya tidak termasuk dalam yurisdiksi pengadilan industrial melainkan menjadi yurisdiksi pengadilan negeri atau pengadilan umum sejalan dengan persetujuan para pihak.

4. Kesimpulan

Hubungan hukum yang muncul antara perusahaan ojek online dengan pengemudi layanannya yakni antara perngemudi dengan PT GO-JEK dengan ditinjau lewat segi bentuk yakni perjanjian kemitraan. Jenis perjanjian ini dapat dikatakan sebagai jenis yang universal yang berdasarkan ikatan kemitraan (*partnership agreement*). Sedangkan aspek legalitas hubungan hukum jika ditinjau dengan Perspektif UU No. 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan ialah bahwa perjanjian kerja pada kemitraan GO-JEK dirasa tidak memenuhi syarat. Hal ini dikarenakan tidak terpenuhinya aspek esensial yakni upah. Di satu sisi upah yang diberikan PT GO-JEK kepada pengemudi hasilnya nihil sedangkan di sisi lain pengemudi dituntut untuk tetap menyerahkan sebagian setorannya. Bonus harian yang diberikan kepada pengemudi pun tidak dapat disebut sebagai upah. Maka dari itu karena tidak adanya ikatan kerja, dapat disimpulkan bahwa seorang pengemudi dari GO-JEK bukanlah seorang pekerja, melainkan mitra.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Ibrahim, Johnny. *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*. (Malang, Bayu Media Publishing, 2006).
- Manulang, Sendjun H. *Pokok-pokok Hukum Ketenagakerjaan Indonesia*. (Jakarta, Rineka Cipta, 1990).
- Soeroso, R. *Pengantar Ilmu Hukum*. (Jakarta, Sinar Grafika, 2011).

Jurnal

- Ali, Muhammad, Abdul Kharis, dan Deni Karlina. "Faktor-Faktor Yang Menjadi Pertimbangan Dalam Penggunaan Jasa Ojek Online (Go-Jek) Di Kota Mataram", *Jurnal Ilmu Administrasi Publik*, Vol. 6, No. 2 (2018).
- Agustin, Anis, dan Khuzaini. "Persepsi Masyarakat Terhadap Penggunaan Transportasi Online (GO-JEK) di Surabaya", *Jurnal Ilmu dan Riset Manajemen*, Vol. 6, No. 9 (2017): 2.
- Dewi, I Gusti Agung Dhian Maharani Swari, Ida Ayu Putu Widiati dan Ni Made Puspasutari Ujianti. "Hubungan Keperdataan Antara Pengemudi dengan Perusahaan Ojek Online", *Jurnal Analogi Hukum*, Vol. 1, No. 3, (2019).
- Fakhriyah, Prilialianty. "Pengaruh Layanan Transportasi Online (Gojek) Terhadap Perluasan Lapangan Kerja Bagi Masyarakat di Kota Cimahi", *Jurnal COMM-EDU*, Vol. 3, No. 1 (2020).
- Haerani, Ruslan. "Perjanjian Kemitraan Antara PT. Gojek Indonesia Dengan Driver Transportasi Berbasis Teknologi di Pulau Lombok (Study di Pulau Lombok)", *Jurnal Res Justitia*, Vol. 1, No. 2 (2021).
- Kewohon, Antonius A., Jacob M. Ratu, dan Soleman Landi. "Studi Tingkat Pengetahuan dan Persepsi Tentang Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) Berbasis Gender pada Pekerja Ojek Online di Kota Kupang", *Ejournal Undana Media Kesehatan Masyarakat*, Vol. 2, No. 3 (2020).
- Nasution, Dian Mandayani Ananda. "Tinjauan Hukum Terhadap Layanan Transaksi dan Transportasi Berbasis Aplikasi Online", *Resam Jurnal Hukum*, Vol. 4, No. 1 (2018).
- Nafisa, Cahya, Sonjahi, dan Suhartoyo. "Pertanggung Jawaban PT GO-JEK Indonesia Terhadap Kesetaraan dan Kewajiban Pihak Pengguna Aplikasi Gojek di Kota Semarang", *Diponegoro Law Journal*, Vol. 10, No. 1 (2021).
- Prananda, Rahandy Rizki, 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 (2019).
- Sjaifurrachman. "Keberadaan Kendaraan Bermotor (Mobil) Pribadi Sebagai Angkutan Umum dalam Perspektif Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten Sumenep", *Jurnal Jendela Hukum*, Vol. 1, No. 1 (2014).
- Salsabila, Arini Alfi, dan Anita Kristina. "Aturan Main Pada Keselamatan Kerja Ojek Online: Studi Kasus di Pt. Gojek Indonesia Cabang Surabaya", *Jurnal Bisnis dan Ekonomi Islam Terakreditasi*, Vol. 05, No. 2 (2020).
- Tasya, Ananda Amalia. "Implementasi Sifat Hukum Pengangkutan Dalam Pelaksanaan Ojek Online", *Kajian Masalah Hukum dan Pembangunan Perspektif*, Vol. 24, No. 3 (2019).
- Wicaksono, Muhammad Agung Satrio. "Penerapan Sanksi Penghentian Operasional Sementara dan Putus Mitra Sepihak Oleh PT. Gojek Indonesia Ditinjau dari Pasal 1243 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata", *Uniska Law Review*, Vol. 1, No. 1 (2020).

Peraturan Perundang-Undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHP).

Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi Transaksi Elektronik, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 58, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4843).

Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 39).