

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

¹Ira Alia Maerani, ²Nita Jepi Tamara*

^{1,2} Ilmu Hukum, Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung

*Corresponding Author:

nitajepi2003@gmail.com

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. 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 antara penyedia aplikasi dan pengemudi ojek online tidak memenuhi asas proporsionalitas. Perjanjian tidak melibatkan pengemudi ojek online dan adanya pencantuman klausula eksonerisasi serta sistem bagi hasil yang tidak memenuhi aturan dari Menteri Perhubungan. 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, klausula eksonerisasi, Gojek.

Abstract

The era of technological modernization is developing so rapidly, it cannot be denied that it has 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 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 between the application provider and the online motorcycle taxi driver does not meet the principle of proportionality. The agreement does not involve online motorcycle taxi drivers and includes an exoneration clause and a profit sharing system that does not comply with the regulations of the Minister of Transportation. 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, proportionality principle, exoneration clause, Gojek.

1. PENDAHULUAN

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*. Selain itu aplikasi transportasi online diikuti dengan bertambahnya lapangan pekerjaan.

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 kemitraan tertuang dalam Pasal 1 Ayat 13 Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 Tentang Usaha Mikro Kecil dan Menengah ; 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.

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 KUHPdata 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 (Sonhaji, 2018). 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.

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 haruslah ada rasa keadilan yang ukurannya didasarkan pada kepatuhan para pihak dalam memenuhi perjanjian (Siregar A. M, 2019).

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 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 (Zulkamaen dan Utami, 2016; hlm 407-427).

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 (Maulana, 2020). 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.

2. METODE

Penelitian ini menggunakan metode pendekatan yuridis-sosiologis untuk mengkaji perilaku masyarakat dalam konteks perjanjian kemitraan ojek online dengan Gojek. Dengan pendekatan ini, penelitian akan mengaitkan norma yang ada dalam peraturan perundang-undangan dengan realitas lapangan, khususnya dalam implementasi asas proposionalitas. Penelitian bersifat deskriptif, menggambarkan hubungan antara aspek hukum dan sosial yang terjadi dalam perjanjian tersebut. Data primer diperoleh melalui wawancara langsung dengan pihak terkait, sementara data sekunder bersumber dari literatur hukum yang relevan. Analisis data dilakukan secara kualitatif untuk menggambarkan permasalahan yang ada dan implikasinya terhadap perjanjian kemitraan tersebut.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

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

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. Pada

pelaksanaan kemitraan pengemudi ojek *online* hanya memiliki pilihan antara “setuju” atau tidak bergabung sebagai mitra. Persetujuannya menandakan bahwa pengemudi telah sepakat mengenai isi perjanjian. 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 diri; 2) kecakapan untuk membuat suatu perikatan; 3) suatu hal tertentu; 4) suatu sebab yang halal.

Isi perjanjian Gojek mencantumkan klausula baku yang telah ditentukan pihak penyedia aplikasi terkait 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* karena pengemudi tidak dapat melakukan tawar-menawar dengan Gojek terkait isi perjanjian, akibatnya ketika melakukan tawar-menawar dapat memilih untuk tidak bergabung sebagai mitra. Pada dasarnya dapat dikatakan menguntungkan jika saat dilakukan perumusan diawali dengan proses negosiasi untuk menciptakan kesepakatan sesuai dengan prinsip bermitra.

Ketidakadilan 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 (Agus Y. H, 2014, hlm 2-3). 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.

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 mengatur terkait biaya jasa penggunaan sepeda motor berdasarkan sistem zonasi. Adanya sistem bagi hasil yang 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.

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.

Driver harus mencapai target perusahaan untuk insentif untuk naik level, driver harus menerima semua pesanan, menyelesaikannya, dan memberikan pelayanan terbaik kepada penumpang. Daya tarik berupa fleksibilitas waktu bekerja menjadi salah satu faktor meningkatnya daya tarik masyarakat untuk bergabung di PT. Gojek. Namun di satu sisi memberikan pengaruh terhadap kondisi kesehatan pengemudi untuk mengejar reward dari perusahaan. Kinerja pengemudi juga berdampak pada penilaian performa, sedangkan dalam hal ini mitra mendapatkan performa buruk akan mengalami kesulitan memperoleh pelanggan hingga suspend oleh aplikator.

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. Isi perjanjian kemitraan tidak mengatur secara detail terkait pengenaan dari suspend pada mitra sehingga mitra merasa dirugikan sepihak. 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 pengenaan pemutusan kemitraan.

Terkait ini PT Gojek tahun 2019 membagi 3 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. 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 GoPartner. Proses banding diajukan paling lambat 14 (empat belas) hari. Keputusan banding Gojek ini merupakan kebijakan dari PT Gojek yang bersifat Final.

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 (Wibi L. P, 2021, hlm 39).

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. 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.

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).¹ 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 kecelakaan saat berkendara.

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. 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.

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. 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.

¹ 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

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 (Abdul Rachmad Budiono, 2012). 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, termasuk tunjangan bagi pekerja/buruh dan keluarganya atas suatu pekerjaan dan atau jasa yang telah akan dilakukan. Hubungan kemitraan antara pengemudi dan PT. Gojek tidak dapat dikategorikan sebagai hubungan kerja yang menghasilkan upah menurut Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan. Meskipun ada pembagian hasil dengan PT. Gojek, di mana 80% dari hasil perjalanan diberikan kepada pengemudi, upah pengemudi sebenarnya diperoleh dari penumpang, bukan dari PT. Gojek. Dalam konteks ini, PT. Gojek bertindak sebagai perantara untuk menyediakan layanan, bukan sebagai pemberi upah langsung kepada pengemudi. Hubungan kerja antara keduanya tidak memenuhi unsur upah menurut hukum ketenagakerjaan karena upah pengemudi diperoleh secara langsung dari penumpang, bukan 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 sah nya 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

pekerjaanya 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.

Hubungan kemitraan tidak mengatur mengenai waktu kerja karena pengemudi ojek *online* dapat melaksanakan secara fleksibel untuk bekerja. 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. 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.

4. KESIMPULAN

1. Perjanjian kemitraan antara pengemudi ojek online dan penyedia aplikasi belum seimbang dan adil, dengan penyedia aplikasi menentukan isi perjanjian tanpa melibatkan pengemudi, serta tarif yang tidak selalu sesuai dengan aturan yang telah ditetapkan.
2. Meskipun tidak memenuhi unsur upah dan perintah dalam Undang-Undang Ketenagakerjaan, hubungan antara pengemudi ojek online dan penyedia aplikasi adalah kemitraan dengan pola bagi hasil, yang menimbulkan kerentanan karena kurangnya perlindungan hukum dan kehilangan hak-hak pekerja.

DAFTAR PUSTAKA

- 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>.
- AM, Siregar. (2019). *Perjanjian Kredit Antara Bank Dengan Pelaku Usaha Kecil dan Menengah Dalam Meningkatkan Perekonomian Masyarakat*.
- Budiono, Herliono. (2006). *Asas Keseimbangan Bagi Hukum Perjanjian Indonesia, Hukum Perjanjian Berlandaskan Asas-Asas Wigati Indonesia*, Bandung: Citra Aditya Bhakti.
- D.S. Pribadi. (2019). Penerapan Asas Proporsionalitas/ Berimbang dalam Perjanjian Kemitraan. *Jurnal Universitas Mulawarman Samarinda*.
- Hernoko, A. Y. (2014). *Hukum Perjanjian Asas Proporsionalitas Dalam Kontrak Komersil*. Jakarta: Kencana.
- 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 Pekerjannya, *Suara Keadilan*, Vol. 21, No. 1.
- Sonhaji. (2018). Aspek Hukum Layanan Ojek Online Perspektif Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. *Administrative law & governance journal*; Vol. 1.
- 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*.
- Zulkamaen, Ahmad Hunaeni dan Tanti Kirana Utami, (2016). Perlindungann Hukum terhadap Pekerja dalam Pelaksanaan Hubungan Industrial. *Padjajaran Jurnal Hukum*, Vol. 3, No. 2.