

**IMPLEMENTASI PERJANJIAN KEMITRAAN GO-JEK INDONESIA
DENGAN MITRA GO-JEK DI KOTA MALANG**

SKRIPSI

**Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian Syarat-Syarat Memperoleh Gelar
Kesarjanaan Dalam Ilmu Hukum**

Oleh :

**Aufa Ahla Hafidz
NIM. 135010100111101**



**KEMENTRIAN RISET TEKNOLOGI DAN PERGURUAN TINGGI
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS HUKUM
MALANG
2018**

HALAMAN PENGESAHAN

SKRIPSI

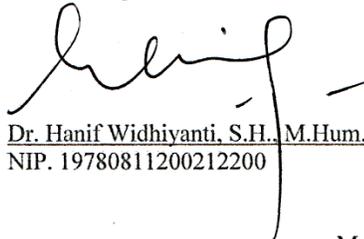
**IMPLEMENTASI PERJANJIAN KEMITRAAN
GO-JEK INDONESIA DENGAN MITRA
GO-JEK DI KOTA MALANG**

**AUFA AHLA HAFIDZ
NIM. 135010100111101**

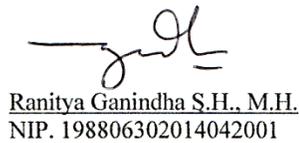
Skripsi ini telah disahkan oleh Majelis Penguji pada tanggal: 10 Juli 2018 dan disahkan pada tanggal: **30 JUL 2018**

Disetujui pada tanggal :

Pembimbing Utama,

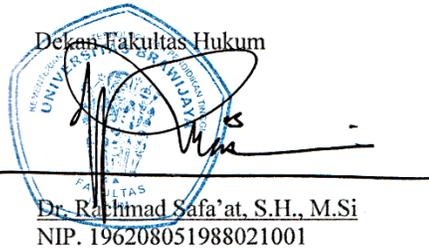

Dr. Hanif Widhiyanti, S.H., M.Hum.
NIP. 19780811200212200

Pembimbing Pendamping,

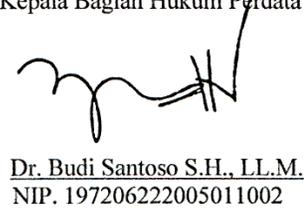

Ranitya Ganindha S.H., M.H.
NIP. 198806302014042001

Mengetahui :

Dekan Fakultas Hukum


Dr. Rachmad Safa'at, S.H., M.Si
NIP. 196208051988021001

Kepala Bagian Hukum Perdata


Dr. Budi Santoso S.H., LL.M.
NIP. 197206222005011002

IMPLEMENTASI PERJANJIAN KEMITRAAN GO-JEK INDONESIA DENGAN MITRA GO-JEK DI KOTA MALANG

Aufa Ahla Hafidz, Dr. Hanif Widhiyanti, S.H., M.Hum., Ranitya Ganindha, SH.,
M.H.

Fakultas Hukum, Universitas Brawijaya

aufa.ahla@gmail.com

Perkembangan teknologi dan informasi yang semakin pesat menjadikan sebuah peluang baru bagi para pengusaha untuk melakukan inovasi dibidang transportasi. Salah satu moda transportasi darat yang banyak digunakan masyarakat Indonesia untuk menembus kemacetan adalah ojek. Dengan berkembangnya teknologi dan kreatifitas masyarakat memunculkan sebuah inovasi ojek berbasis aplikasi *online* yakni GO-JEK Indonesia. Konsep yang digunakan oleh GO-JEK merupakan sebuah kemitraan dimana perusahaan dan driver bekerjasama dalam sebuah ikatan perjanjian kemitraan. Seiring berjalannya perjanjian tersebut timbul permasalahan antara perusahaan dengan mitra/driver, permasalahan yang timbul dialami oleh mitra yaitu potongan deposit untuk cicilan atribut GO-JEK melebihi dari yang diperjanjikan dalam perjanjian kemitraan. Dalam hal ini, posisi mitra/driver lebih banyak mengalami kerugian sehingga perlu adanya sebuah payung hukum baru yang melindungi hak-hak dan kewajiban antara perusahaan dan mitra/driver.

Penelitian ini bertujuan untuk melihat implementasi perjanjian kemitraan antara GO-JEK dan mitra/driver di Kota Malang. Metode penelitian yang digunakan dalam penulisan skripsi ini yakni yuridis empiris, membahas permasalahan hukum yang seharusnya terjadi (*das sollen*) dengan kenyataannya (*das sein*). Metode pengambilan data dilakukan secara langsung dengan kuisisioner dan wawancara langsung kepada beberapa narasumber yang terkait pada penelitian ini.

Berdasarkan hasil penelitian Implementasi perjanjian kemitraan GO-JEK dan mitra/driver di Kota Malang, tidak sesuai dengan yang diperjanjikan dalam kemitraan dan berdampak adanya kerugian terhadap mitra/driver. Untuk hal tersebut maka dilakukan upaya preventif dan represif untuk menghindari kerugian yang lebih banyak dari kedua belah pihak.

Kata Kunci : Implementasi, Perjanjian Kemitraan, GO-JEK, Mitra



Implementation Of Partnership Agreements Go-Jek Indonesia With A Partner GO-JEK In Malang City

The development of technology and information increasingly making a new opportunity for entrepreneurs to make innovations in the field of transportation. One of the land transportation that is widely used by Indonesian people to penetrate the congestion is taxibike. Development of technology and community creativity led to an innovation ojek-based online application called GO-JEK Indonesia. The concept of GO-JEK is a partnership between companies and drivers where they work together in a partnership agreement. As the agreement arises, problems arise between the company and its partners. The partners think that the deposit deductions for installments of GO-JEK attributes are higher than the agreement on the partnership agreement. In this case, the position of partner / driver is more likely to suffer a loss, so there needs to be a new legal umbrella that protects the rights and obligations between the partner and the driver.

This research aims to see the implementation of partnership agreement between GO-JEK and partners / drivers in Malang. The research method used in the writing of this thesis is juridical empirical, it discuss the legal issues that should occur (das sollen) and the reality (das sein). Methods of data retrieval were conducted directly with questionnaires and direct interviews to some of the relevant sources in this study.

Based on the results of the Implementation of partnership agreement GO-JEK and partners / drivers in Malang, are not in accordance with the promised in partnership and the impact of the loss of partners / drivers. For this purpose, a prefentive and repressive effort is made to avoid more losses from both parties.

Keyword : Implementation, Partnership Agreements, GO-JEK, Partners

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT atas berkat, rahmat, dan nikmat-Nya, sehingga penulis mampu menyelesaikan Tugas Akhir Skripsi ini yang berjudul **“IMPLEMENTASI PERJANJIAN KEMITRAAN GO-JEK INDONESIA DENGAN MITRA GO-JEK DI KOTA MALANG”**. Skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat dalam memenuhi persyaratan memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa dalam penulisan dan penelitian Tugas Akhir Skripsi ini tidak lepas dari dukungan baik berupa materi maupun spiritual dari berbagai pihak. Oleh karena itu penulis mengucapkan terimakasih kepada:

1. Allah SWT yang memberikan kesehatan serta kelancaran atas segala rahmat-Nya dan juga Rasulullah SAW.
2. Dr. Rachmad Safa'at, S.H., M.Si. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya
3. Dr. Budi Santoso, S.H., LLM. selaku Ketua Bagian Hukum Perdata
4. Dr. Hanif Widhiyanti, S.H., M.Hum. selaku dosen pembimbing yang telah membantu, memberi masukan, dan senantiasa membimbing penulis dalam penyusunan Skripsi ini dari awal hingga selesai.
5. Ranitya Ganindha S.H., M.H. selaku dosen pembimbing yang telah membantu, memberi masukan, dan senantiasa membimbing penulis dalam penyusunan Skripsi ini dari awal hingga selesai.
6. Dra. Irianti selaku orangtua penulis serta keluarga besar H.Ismail yang selalu memberikan do'a, dukungan, kasih sayang, dan perhatian yang tidak pernah putus kepada penulis
7. Teman-teman seperjuangan dalam satu atap Reza Dimas, Jiwo, Fairuz, Fauzan, Rasyid, Rio, Anang Mufid, Isradi, Adit, dan yang lainnya atas dukungan dan selalu memberi motivasi selama proses penyusunan skripsi
8. Kepada Reza Maulana, Nadira Augie, Aksani Akbar, Andre, Riski selaku teman-teman seperjuangan di Fakultas Hukum Universitas Brawijaya
9. Kepada Ghina, Mitha, Shabrina, Restu, Gantara, Yudi, Dira, Ilal, Resda, Ica dan teman-teman yang lain di UKM Bulutangkis Universitas Brawijaya

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan Skripsi ini masih banyak terdapat kekurangan. Oleh karena itu, penulis mengharapkan saran dan kritik dari pihak manapun yang sifatnya membangun untuk memperbaiki Skripsi ini agar bermanfaat dan menjadikan lebih baik dikemudian hari. Penulis sangat berharap agar Skripsi ini dapat bermanfaat bagi semua pihak yang membaca. Amin.

Malang, Juni 2018

Penulis

DAFTAR ISI

	.Halaman
Halaman Persetujuan.....	i
Halaman Pengesahan	ii
Kata Pengantar	iii
Daftar Isi.....	iv
Daftar Tabel	vii
Daftar Diagram.....	viii
Ringkasan	ix
<i>Summary</i>	x
BAB 1 PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	10
C. Tujuan Penelitian.....	10
D. Manfaat Penelitian.....	10
1. Manfaat Teoritis.....	10
2. Manfaat Praktis	11
E. Sistematika Penulisan.....	11
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Tinjauan Umum Mengenai Perlindungan Hukum.....	13
1. Pengertian Perlindungan Hukum	13
2. Konsep Perlindungan Hukum	14
B. Tinjauan Umum Tentang Pengaturan Pengangkutan Di Indonesia.....	15
1. Pengertian Pengangkutan	15
2. Definisi Kendaraan Bermotor dan Ojek Sepeda Motor	16
3. Definisi dan Operasional Ojek Online	18
C. Tinjauan Umum Tentang Perjanjian Menurut KUHPerdara	19
1. Definisi Perjanjian.....	19
2. Asas Dalam Hukum Perjanjian	19
3. Syarat Sahnya Perjanjian.....	24
D. Tinjauan Umum Mengenai Kemitraan	25
1. Pengertian Mengenai Kemitraan.....	25
2. Tujuan Dari Kemitraan	28

BAB 3 METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian	30
B. Pendekatan Penelitian	30
C. Lokasi Penelitian	31
D. Jenis dan Sumber Data	31
E. Teknik Pengumpulan Data	32
F. Populasi dan Sampling	33
G. Definisi Operasional	34
H. Teknik Analisis Data	35

BAB IV PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....	36
B. Tinjauan Terhadap Perjanjian Kemitraan Antara Gojek Indonesia dengan Mitra/ <i>Driver</i> Berdasarkan Perundang-Undangan.....	38
C. Implementasi Perjanjian Kemitraan Antara Gojek Indonesia Dengan Mitra/ <i>Driver</i> GO-JEK Di Kota Malang.....	44
1. Implementasi Perjanjian Kemitraan Gojek Indonesia.....	45
2. Substansi Perjanjian Kemitraan Gojek Indonesia Dengan Mitra.....	50
D. Hambatan Yang Terjadi Dalam Penelitian Mengenai Pelaksanaan Perjanjian Kemitraan Antara Mitra/ <i>Driver</i> Dengan Gojek Indonesia Di Kota Malang ..	52
1. Hambatan Substansi.....	54
2. Hambatan Struktur	56
3. Hambatan Kultur.....	57
E. Upaya-Upaya Yang Telah Dilakukan Mitra/ <i>Driver</i> GO-JEK Terhadap Pelaksanaan Isi Perjanjian Yang Tidak Sesuai Dalam Perjanjian Kemitraan Dengan Gojek Indonesia	58
1. Upaya Preventif Dari Mitra/ <i>Driver</i>	60
2. Upaya Preventif Dari Perusahaan	60
3. Upaya Represif Mitra/ <i>Driver</i>	62
4. Upaya Represif Dari Perusahaan	63

BAB 5 PENUTUP

A. Kesimpulan.....	65
1. Implementasi Perjanjian Kemitraan Antara Mitra/ <i>Driver</i> GO-JEK dengan Gojek Indonesia	65

2. Perlindungan Hukum Antara Mitra/ <i>Driver</i> GO-JEK Dengan Gojek Indonesia	66
B. Saran	67
DAFTAR PUSATAKA	69
LAMPIRAN	



DAFTAR TABEL

Tabel Hasil Penelitian Terdahulu.....	8
---------------------------------------	---



DAFTAR DIAGRAM

Diagram 1. Presentase Penerima Lembaran Perjanjian Kemitraan	48
Diagram 2. Presentase Pelanggaran Pembayaran Cicilan Atribut.....	50



RINGKASAN

Aufa Ahla Hafidz, Hukum Perdata Bisnis, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang, Juni 2018, IMPLEMENTASI PERJANJIAN KEMITRAAN GO-JEK INDONESIA DENGAN MITRA GO-JEK DI KOTA MALANG. Dr. Hanif Widhiyanti, SH., M.Hum., Ranitya Ganindha, SH., MH.

Pada skripsi ini penulis mengangkat mengenai Implementasi Perjanjian Kemitraan Go-Jek Indonesia Dengan Mitra Go-Jek Di Kota Malang yang masih belum terlaksana dengan baik. Pemilihan tema tersebut dilatar belakangi oleh adanya ketentuan dalam perjanjian kemitraan yang tidak berjalan dengan sesuai mengenai potongan saldo *go-pay* mitra/*driver* untuk pembayaran cicilan atribut jaket dan helm GO-JEK.

Berdasarkan latar belakang tersebut di atas, karya tulis ini mengangkat rumusan masalah: (1) Bagaimana implementasi perjanjian kemitraan antara mitra dengan Gojek Indonesia, (2) Bagaimana pelaksanaan perlindungan hukum antara mitra dengan Gojek Indonesia.

Penulisan skripsi ini menggunakan metode yuridis empiris dengan pendekatan hukum yuridis sosiologis. Data primer yang diperoleh melalui kuisisioner dan wawancara langsung di lapangan, dan data sekunder diperoleh dari beberapa literatur buku, peraturan perundang-undangan, karya ilmiah, dan sebagainya.

Dari hasil penelitian menggunakan metode di atas, penulis mendapat jawaban atas permasalahan IMPLEMENTASI PERJANJIAN KEMITRAAN GO-JEK INDONESIA DENGAN MITRA GO-JEK DI KOTA MALANG adalah implementasi dari perjanjian kemitraan yang tidak sesuai seiring berjalannya waktu. Selanjutnya jawaban dari rumusan masalah yang kedua adalah kurangnya perlindungan hukum untuk melindungi hak-hak para pihak akibat belum adanya aturan hukum yang jelas mengatur transportasi ojek berbasis aplikasi *online*.

SUMMARY

Aufa Ahla Hafidz, civil law business, the Faculty of Law at University of Brawijaya Malang, June 2018, IMPLEMENTATION OF PARTNERSHIP AGREEMENTS GO-JEK INDONESIA WITH A PARTNER GO-JEK IN MALANG CITY, Dr. Hanif Widhiyanti, SH., M.Hum., Ranitya Ganindha, SH., MH.

In this bachelor theses author lift up on the Implementation Of Partnership Agreements Go-Jek Indonesia With A Partner Go-Jek In Malang City that still has not been done well. The selection of the theme based on to the fact that the terms of the partnership agreement did not run well about payment of installment attribute GO-JEK.

Based on case mentioned above, this paper lifting the formulation of the problem: (1) how the implementation of partnership agreements between partners and Gojek Indonesia, (2) How is legal protection between partners and Gojek Indonesia.

This bachelor theses writing using the empirical judicial method with juridical sociological law approach. Primary data obtained through of the questionnaire and interview, and the secondary data obtained from several literature books, legislation, scientific papers, etc.

From the results of research using the above method, the authors get answers to the problems Implementation Of Partnership Agreements GO-JEK Indonesia With A Partner Go-Jek In Malang City is the implementation of partnership agreements that were not in accordance through the passing of time. The next answer to the problem of the second problem is the lack of legal protection to protect the rights of the parties due to the absence of regulations must definitely for transportation ojek based online application.

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Transportasi merupakan salah satu faktor yang sangat penting dalam kehidupan sehari-hari terutama bagi masyarakat di perkotaan. Pentingnya peran transportasi dalam pembangunan suatu daerah tampaknya masih dihadapi pada kendala dan dengan karakteristik transportasi di Indonesia yang dihadapkan pada kualitas pelayanan yang rendah dan kuantitas atau cakupan pelayanan yang terbatas.¹Transportasi pada dasarnya merupakan suatu jenis usaha yang digunakan sebagai sarana pengangkutan. Pengangkutan sebagai suatu usaha memiliki ciri yaitu, berdasarkan suatu perjanjian, suatu kegiatan ekonomi yang bergerak dibidang pelayanan jasa, merupakan suatu perusahaan, serta menggunakan alat angkut berupa kendaraan. Pengangkutan sebagai suatu proses memiliki sebuah rangkaian perbuatan yaitu mulai dari pemuatan ke dalam alat angkut, yang kemudian dibawa menuju ketempat yang telah ditentukan, dan kemudian pembongkaran atau penurunan di tempat tujuan.¹

Pengangkutan darat sebagai kendaraan umum di Indonesia ditetapkan dalam suatu peraturan yaitu dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Perusahaan angkutan umum wajib untuk memenuhi

¹Abdulkadir Muhammad, **Hukum Pengangkutan Niaga**, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2008, hlm. 12.

standarisasi yang telah ditentukan dalam pasal 141 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang di dalamnya memuat standar yang wajib dipenuhi perusahaan angkutan umum yang meliputi segi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan yang ditetapkan berdasarkan jenis dari pelayanannya.²

Salah satu angkutan darat yang sering digunakan oleh masyarakat dan cepat dalam menembus kemacetan adalah ojek. Ojek merupakan suatu usaha pengangkutan barang dan/atau orang yang diberikan imbalan berupa biaya atas jasa yang dilakukan. Perkembangan teknologi dan informasi menghadirkan suatu inovasi baru dibidang transportasi ojek. Di Indonesia telah hadir beberapa penyedia jasa ojek berbasis aplikasi yang dapat dipesan untuk menggunakan jasanya secara *online*. Hadirnya teknologi aplikasi tersebut merupakan suatu kreasi dan inovasi yang dihasilkan oleh para pelaku usaha dizaman yang semakin modern. Salah satu contohnya yang sering dijumpai adalah perusahaan ojek berbasis aplikasi *online* Gojek Indonesia yang menyediakan jasa pengangkutan orang dan barang.

Pada penelitian ini, penulis mengambil fokus pada implementasi perjanjian kemitraan antara Gojek Indonesia dengan Mitra GO-JEK yang memiliki persyaratan yang telah ditentukan perusahaan melalui media aplikasi secara *online* saat proses pendaftaran. Salah satu isi dari persyaratan tersebut yaitu berupa

²Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

larangan-larangan yang termuat dalam pasal 6 perjanjian kerjasama kemitraan nomor /GI-MITRA/I/2015, yaitu:

1. Memberikan keterangan dan data pribadi palsu atau yang dipalsukan;
2. Minum minuman keras, mabuk, memakai obat bius atau narkoba di lokasi perusahaan mitra I dan corporate;
3. Melakukan kegiatan asusila di lokasi kerja Mitra I dan corporate;
4. Melakukan tindakan kejahatan, misalnya : mencuri, menggelapkan, menipu, memperdagangkan barang terlarang baik di dalam maupun diluar perusahaan Mitra I;
5. Penganiayaan, menghina secara kasar, atau mengancam mitra kerja lainnya;
6. Membujuk mitra kerja lainnya untuk melakukan suatu yang bertentangan dengan hukum atau kesusilaan;
7. Dengan sengaja atau dengan kecerobohan merusak atau membiarkan dalam keadaan berbahaya alat-alat / barang perlengkapan milik Mitra I dan pelanggan;
8. Membongkar rahasia Mitra I atau mencemarkan nama baik Mitra I maupun pimpinan Mitra I dan keluarga Mitra I.³

Selain itu di dalam kontrak antara Gojek Indonesia dengan Mitra GO-JEK (pengemudi) diatur mengenai atribut berupa jaket dan helm GO-JEK. Mengenai status kepemilikan dan kewajiban mitra/*driver* untuk menjaga atribut tersebut juga

³ GO-JEK Indonesia

diatur dalam klausul perjanjian kemitraan Gojek Indonesia dan mitra/*driver*. Sebagaimana yang tertulis dalam perjanjian kemitraan antara Gojek Indonesia dan mitra dalam pasal 3 pada ayat 5 tentang kewajiban mitra II dijelaskan bahwa:

“Mitra I meminjamkan kepada Mitra II berupa 2 buah Jaket GO-JEK, 2 buah helm GO-JEK dan Mitra II wajib menjaga serta memelihara seragam dan atribut tersebut, kehilangan maupun kerusakan terhadap atribut tersebut di atas dikenakan biaya penggantian sebesar Rp.200.000,- (Dua Ratus Ribu Rupiah) per satuan seragam/atribut”.⁴ Pembayaran cicilan untuk atribut tersebut dipotong secara langsung melalui deposit saldo *go-pay* mitra/*driver* dengan rincinan cicilan sebesar Rp 5000,- x 40 hari = Rp 200.000,-.

Dalam keterangan yang ada di dalam perjanjian tersebut dijelaskan bahwa Gojek Indonesia bertindak sebagai Mitra I sedangkan mitra bertindak sebagai Mitra II. Akan tetapi seiring berjalannya perjanjian kemitraan tersebut penulis menemukan bahwa dalam pelaksanaannya kesepakatan yang telah diperjanjikan dalam pasal tersebut tidak berjalan dengan sesuai di lapangan, mitra/*driver* mengalami potongan deposit saldo *gopay* yang melebihi dari isi perjanjian untuk pembayaran cicilan atribut berupa jaket dan helm. Akan tetapi, walaupun mitra/*driver* telah membayar untuk atribut tersebut, atribut juga tidak menjadi milik mitra/*driver*, ketika mitra melakukan putus kontrak dengan Gojek Indonesia maka atribut berupa helm dan jaket tersebut harus dikembalikan. Hal ini yang

⁴ Kalusul Perjanjian Kemitraan . GO-JEK Indonesia Tahun 2015.

melatarbelakangi keresahan mitra GO-JEK akan kewajiban membayar cicilan jaket dan helm yang melebihi dari perjanjian yang telah ditentukan oleh perusahaan mengenai pengadaan cicilan jaket dan helm tersebut.

Terkait dengan perjanjian kemitraan antara mitra dengan pihak Gojek Indoensia, dasar hukum yang dapat diambil adalah pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Disebutkan bahwa perjanjian dikatakan sah jika memenuhi 4 syarat, yaitu:⁵

1. Kata sepakat, adanya titik temu di antara para pihak (*a meeting of two minds*), berdasarkan kepentingan-kepentingan yang berbeda.
2. Cakap, berarti dianggap mampu untuk melakukan suatu perbuatan hukum, kecuali orang yang belum dewasa (belum berusia 21 tahun), orang yang berada di bawah pengampuan dan orang-orang tertentu yang diatur dalam Undang-Undang.
3. Suatu hal tertentu, obyek dalam suatu perjanjian sifatnya harus jelas. Dalam perjanjian GO-JEK, dijelaskan bahwa sistem yang diterapkan adalah menggunakan bagi hasil yang telah ditentukan dalam kesepakatan.
4. Suatu sebab yang halal, di dalam perjanjian tidak dibolehkan objek suatu perjanjian tersebut merupakan barang yang terlarang menurut hukum, seperti perjanjian perdagangan narkoba, perdagangan manusia ataupun anak.

⁵ Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Dua syarat pertama adalah syarat subyektif perjanjian, artinya jika syarat tersebut dilanggar dapat mengakibatkan perjanjian dapat dibatalkan (*cancelling*). Salah satu pihak yang terdapat dalam perjanjian tersebut dapat meminta majelis hakim di pengadilan untuk membatalkan perjanjian tersebut. Sedangkan dua syarat selanjutnya adalah syarat obyektif perjanjian, yang mana jika tidak dipenuhi oleh para pihak menyebabkan perjanjian yang telah dibuat tersebut batal demi hukum (*nul and void*), yaitu perjanjian tersebut dianggap tidak pernah ada secara hukum dan undang-undang. Dalam permasalahan yang terjadi, tidak terpenuhi dua syarat subyektif perjanjian tersebut sangat sesuai karena dalam implementasi perjanjian kemitraan antara Gojek Indoensia dengan mitra/driver GO-JEK telah terjadi ketidaksepakatan yang menyebabkan tidak terpenuhinya salah satu syarat subyektif tersebut oleh kedua pihak.

Indikasi salah satu pihak menyimpang dari perjanjian tersebut dapat dikatakan sebagai suatu tindakan wanprestasi. Wanprestasi (*breach of contract*) adalah sebuah pelanggaran terhadap prestasi (*performance*) yakni hal yang merupakan suatu ketentuan di dalam kontrak atau isi perjanjian. Salah satu asas yang terdapat dalam hukum perjanjian adalah asas kepastian hukum (*pacta sunt servanda*) bagi kedua belah pihak yang membuat perjanjian. Perjanjian yang berlaku di antara kedua pihak mengikat bagaikan undang-undang, akan tetapi ketentuan tersebut hanya berlaku bagi para pihak di dalam perjanjian, tidak berlaku bagi orang lain yang tidak turut serta dalam suatu perjanjian (asas *personality*).

Ada 4 macam bentuk-bentuk dari wanprestasi itu sendiri yaitu :

1. Tidak melaksanakan prestasi (ketentuan dalam perjanjian) sama sekali;
2. Melaksanakan prestasi (ketentuan dalam perjanjian) tetapi tidak tepat waktu (terlambat);
3. Melaksanakan ketentuan dalam perjanjian tetapi tidak sesuai seperti yang telah diperjanjikan; dan
4. Debitur melaksanakan suatu ketentuan akan tetapi yang menurut perjanjian tidak boleh dilakukan.

Pada permasalahan yang dialami oleh mitra GO-JEK tersebut, perubahan isi perjanjian tersebut dilakukan secara sepihak oleh perusahaan. Oleh karena itu dapat dikatakan bahwa telah terjadi suatu tindak wanprestasi yang disebutkan pada nomor 3 di atas yaitu melaksanakan tetapi tidak seperti yang diperjanjikan.

Jika terbukti melakukan wanprestasi, maka ada lima akibat hukum yang diatur di dalam pasal 1276 KUHPerdara yaitu pihak yang melakukan wanprestasi diharuskan:

1. Memenuhi/melaksanakan perjanjian;
2. Memenuhi perjanjian disertai keharusan membayar ganti rugi;
3. Membayar ganti rugi;
4. Membatalkan perjanjian; dan
5. Membatalkan perjanjian disertai dengan ganti rugi.

Tabel 1.1

Tabel Hasil Penelitian Terdahulu

Peneliti	Judul	Perumusan Masalah
Dwi Nur Habibah	Aspek hukum yang timbul dari kegiatan usaha ojek berbasis aplikasi atau online (GO-JEK)..	<p>a. Aspek hukum apakah yang timbul dari kegiatan usaha ojek berbasis aplikasi atau <i>online</i> (GO-JEK) berdasarkan peraturan perundang-undangan.?</p> <p>b. Bagaimana perlindungan hukum terhadap pengemudi dan pengguna jasa (penumpang) ojek berbasis aplikasi atau online (GO-JEK) terhadap kemungkinan resiko yang terjadi?</p>
Dea Awalia Saraswati	Tanggung jawab perusahaan ojek berbasis aplikasi terkait usaha pengangkutan orang	a. Bagaimana pertanggungjawaban dari perusahaan ojek berbasis aplikasi yang menyediakan jasa pengangkutan orang

Perbedaan yang terdapat pada penelitian yang penulis akan lakukan dengan penelitian sebelumnya adalah pada penelitian ini penulis lebih memfokuskan mengenai apakah perjanjian kemitraan antara Gojek Indonesia dengan mitra GO-JEK berjalan dengan tepat sesuai isi dalam perjanjian tersebut. Serta dalam

penelitian ini lebih memfokuskan pada perjanjian kemitraan yang dikaitkan dengan syarat sah suatu perjanjian menurut KUHPerdara.

Dengan persoalan yang telah dijabarkan diatas mengenai tidak berjalannya isi perjanjian yang ada di lapangan yaitu pemotongan deposit mitra GO-JEK untuk atribut helm dan jaket yang tidak sesuai dalam perjanjian. Serta keresahan mitra mengenai perlindungan hukum yang didapat apabila terjadi pelanggaran yang dilakukan Gojek Indonesia dalam pelaksanaan perjanjian kemitraan tersebut. Hal ini yang menjadi salah satu pendukung untuk bahan hukum dalam penulisan karya ilmiah skripsi ini, maka dari itu penulis tertarik untuk membuat sesuatu penelitian melalui penulisan ilmiah ini dengan judul “**IMPLEMENTASI PERJANJIAN KEMITRAAN GOJEK INDONESIA DENGAN MITRA GO-JEK DI KOTA MALANG**”.

B. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang yang disebutkan diatas, rumusan masalah yang dapat ditarik dan pembahasan yang akan diteliti adalah:

1. Bagaimana implementasi perjanjian kemitraan antara mitra dengan Gojek Indonesia terkait potongan saldo pembayaran atribut GO-JEK?
2. Bagaimana pelaksanaan perlindungan hukum yang didapat oleh Mitra terkait implementasi perjanjian kemitraan dengan Gojek Indonesia?

C. TUJUAN PENELITIAN

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka tujuan dari penelitian ini yaitu:

1. Untuk menganalisis implementasi perjanjian kemitraan antara mitra dengan Gojek Indonesia terkait potongan saldo pembayaran atribut GO-JEK.
2. Untuk menganalisis pelaksanaan perlindungan hukum yang didapat oleh Mitra terkait implementasi perjanjian kemitraan dengan Gojek Indonesia.

D. MANFAAT PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan dengan harapan dapat memberikan suatu manfaat sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menjadi suatu contoh sumber informasi dan tambahan ilmu pengetahuan tentang hukum mengenai implementasi dan perlindungan hukum dalam perjanjian kemitraan antara mitra dengan Gojek Indonesia.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi Mitra Ojek *Online* (GO-JEK)

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi maupun pengetahuan bagi para mitra/*driver* GO-JEK terkait perlindungan hukum yang dimilikinya dalam pelaksanaan perjanjian kemitraan dengan Gojek Indonesia.

b. Bagi Pelaku Usaha Transportasi

Diharapkan dari penelitian ini dapat memberikan informasi serta ilmu pengetahuan bagi para pelaku usaha ojek *online* khususnya Gojek Indonesia

terkait akibat hukum dalam pelaksanaan perjanjian kemitraan yang diberikan kepada calon mitra/*driver* yang ingin bergabung.

c. Bagi peneliti selanjutnya

Diharapkan bahwa penelitian ini dapat dijadikan sebagai salah satu sumber untuk informasi pemikiran dan dapat dijadikan referensi yang terkait dengan permasalahan hukum mengenai perjanjian kemitraan.

E. SISTEMATIKA PENULISAN

Berikut adalah sistematika dari penulisan karya ilmiah skripsi yang terbagi menjadi 5 (lima) bab yang berurutan dan saling berhubungan satu dengan lainnya:

BAB I : PENDAHULUAN

Pada bab ini berisi latar belakang penulisan skripsi, rumusan masalah, tujuan dilakukan penelitian, manfaat penelitian, serta sistematika penulisan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini menguraikan mengenai tinjauan umum dan uraian teoritis yang menjadi dasar analisis terhadap pemecahan permasalahan hukum yang akan diteliti.

BAB III : METODE PENELITIAN

Pada bab ini menguraikan cara pelaksanaan dari penelitian skripsi ini, dimulai dengan merumuskan pendekatan penelitian dan digunakan dalam penulisan karya ilmiah skripsi ini hingga cara menganalisis penelitian.

Dalam penelitian skripsi ini penulis menggunakan metode penelitian empiris yang menekankan pada kenyataan yang terjadi di lapangan seperti hal-hal riil yang dialami mitra kerja ojek online dengan cara mengambil data yaitu melakukan wawancara langsung kepada mitra GO-JEK dan juga konsumen dari GO-JEK tersebut.

BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini berisikan mengenai pembahasan yang mana mengungkapkan mengenai pelaksanaan perjanjian kemitraan antara Gojek Indonesia dengan mitra GO-JEK yang ditinjau dari syarat sahnya perjanjian pada Pasal 1320 Kitab Undang.-Undang Hukum Perdata.

BAB V : PENUTUP

Pada bab ini merupakan kesimpulan dan saran/rekomendasi dari hasil analisis yang dilakukan oleh penulis tentang masalah yang telah di teliti. Serta berisikan ringkasan jawaban dari rumusan masalah yang dijadikan patokan dalam melakukan penulisan skripsi ini. Serta saran dari penulis yang berisi harapan-harapan dari hasil penelitian dari penulis.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. TINJAUAN UMUM MENGENAI PERLINDUNGAN HUKUM

1. Pengertian Perlindungan Hukum

Hukum merupakan bagian integral dari kehidupan manusia. Hukum mengatur dan menguasai manusia dalam kehidupan bersama. Sebagai konsekuensinya, maka tata hukum bertolak pada pernghormatan perlindungan hukum bagi manusia. Penghormatan dan perlindungan hukum untuk manusia ini tidak lain merupakan pencerminan dari kepentingan sendiri.

Perlindungan hukum manusia sebagai makhluk sosial terdiri dari perlindungan kepentingan manusia terkait kaedah kepercayaan atau keagamaan, kaedah kesusilaan dan kaedah sopan santum atau adat. Namun ketiga kaedah sosial tersebut masih belum memuaskan karena masih banyak kepentingan-kepentingan manusia lainnya yang memerlukan perlindungan hukum.¹

Perlindungan hukum adalah perlindungan akan harkat dan martabat serta penegakan terhadap Hak Asasi Manusia (HAM) yang dimiliki oleh subyek

¹Sudikno Mertokusumo, **Mengenal Hukum Suatu Pengantar**, Liberty Yogyakarta, Yogyakarta, 2008, hlm. 10.

hukum dalam negara hukum berdasarkan ketentuan hukum dari kesewenangan.²

2. Konsep Perlindungan Hukum

Konsep awal perlindungan hukum sangat terkait dengan pemerintah dan tindakan pemerintah sebagai titik sentralnya. Menurut Satjio Raharjo konsep dalam perlindungan hukum dibedakan menjadi dua yaitu:³

a. Perlindungan Hukum Preventif

Pada perlindungan hukum preventif, kepada rakyat diberikan kesempatan untuk mengajukan keberatan atau pendapatnya terkait keputusan suatu sengketa. Perlindungan hukum preventif sangat besar artinya bagi tindakan pemerintah. Yang didasarkan kepada kebebasan bertindak dengan adanya perlindungan hukum yang preventif, pemerintah terdorong untuk bersikap hati-hati dalam mengambil keputusan.

b. Perlindungan Hukum Refresif

Perlindungan hukum represif bertujuan untuk menyelesaikan sengketa, penanganan perlindungan hukum oleh peradilan umum dan administrasi di Indonesia di dalam kategori perlindungan hukum represif.⁴

²Philipus M Hadjon, **Perlindungan Hukum Bagi Rakyat Indonesia**, Bina Ilmu, Surabaya, 1987, hlm. 205.

³Satjio Raharjo, *Op. Cit.* Hlm. 2.

⁴Philipus M Hadjon, *Op. Cit.* Hlm. 2.

B. TINJAUAN UMUM TENTANG PENGATURAN PENGANGKUTAN DI INDONESIA

1. Pengertian Pengangkutan

Pengangkutan merupakan suatu kegiatan yang berasal dari kata angkut yang memiliki arti mengangkat dan membawa serta memuat atau mengirimkan sesuatu. Sedangkan pengangkutan dapat diartikan sebagai suatu proses dalam melakukan kegiatan atau gerakan memindahkan sesuatu dari satu tempat ke tempat lain.⁵ Sedangkan menurut R. Soekardono “Pengangkutan berisi perpindahan tempat baik mengenai benda-benda maupun mengenai orang-orang, karena perpindahan itu mutlak perlu untuk mencapai dan meningkatkan efisien. Adapun proses dari pengangkutan itu merupakan gerakan dari tempat asal dari mana kegiatan pengangkutan dimulai ketempat tujuan dimana tempat angkutan tersebut diakhiri”.⁶

Adapun menurut Abdul Kodir Muhammad memberikan definisi lain tentang pengangkutan, yaitu “Pengangkutan meliputi tiga dimensi pokok yaitu pengangkutan sebagai usaha (*business*), pengangkutan sebagai perjanjian (*agreement*), dan pengangkutan sebagai proses (*process*).”⁷ Selain itu proses

⁵ Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, **Kamus Besar Bahasa Indonesia**, cetakan ketujuh edisi II, Balai Pustaka, Jakarta, 1996, hlm. 195.

⁶ R. Soekardono, **Hukum Dagang Indonesia**, CV. Rajawali, Jakarta, 1981, hlm. 5.

⁷ Abdulkadir Muhammad, **Hukum Pengangkutan Niaga**, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2008, hlm. 12.

dari pengangkutan itu merupakan gerakan dari tempat asal dari mana kegiatan angkutan dimulai ke tempat tujuan dimana angkutan itu diakhiri.⁸

Pengertian lain dari pengangkutan adalah kegiatan pemindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ketempat lain baik melalui angkutan darat, laut, ataupun udara dengan menggunakan alat angkutan.⁹ Pengangkutan berfungsi sebagai pemindahan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain yang telah menjadi tempat tujuannya dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai.¹⁰

2. Definisi Kendaraan Bermotor dan Ojek Sepeda Motor

Kendaraan bermotor adalah suatu sarana angkutan jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Dalam pasal 1 ayat (8) Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga menyatakan bahwa kendaraan bermotor adalah suatu kendaraan yang digerakan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel.¹¹

Sepeda motor termasuk dalam klasifikasi jenis kendaraan pribadi. Sepeda motor juga melakukan fungsi angkutan umum yaitu mengangkut orang dan/atau barang dan memungut biaya yang telah disepakati. Adapun pengertian

⁸ Muchtarudin Siregar, **Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan**, Lembaga Penerbitan FE UI, Jakarta, 1981, hlm 5.

⁹ Hasim Purba, *Op.Cit.* hlm. 4.

¹⁰ HMN. Purwosutjio, *Op.Cit.* hlm. 1.

¹¹ Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

dari kendaraan motor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran. Transportasi yang seringkali digunakan ini lebih dikenal dengan nama ojek oleh masyarakat Indonesia. Pengertian ojek dalam Kamus Umum Bahasa Indonesia adalah sepeda motor yang digunakan sebagai kendaraan umum untuk memboncengi penumpang ketempat tujuan yang telah ditentukan.¹² Menurut pendapat para sarjana ojek adalah sepeda atau sepeda motor yang disewakan dengan cara membonceng penyewanya.¹³

Berdasarkan Pasal 1 ayat (20) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa “Sepeda motor adalah kendaraan bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau kendaraan beroda tiga tanpa rumah-rumah”.¹⁴ Dewasa ini, muncul inovasi baru dari ojek yang lebih mudah dijangkau dan efisien bagi masyarakat yaitu ojek online. Ojek online merupakan angkutan umum yang sama dengan ojek pada umumnya, yaitu sama - sama menggunakan ada sepeda motor sebagai sarana pengangkutan. Namun, ojek online dapat dikatakan lebih maju karena telah terintegrasi dengan kemajuan teknologi yang makin berkembang. Ojek online merupakan ojek sepeda motor yang menggunakan teknologi dengan memanfaatkan sistem aplikasi pada smartphone yang memudahkan bagi

¹² J.S Badudu dan Sutan Mohammad Zain, **Kamus Umum Bahasa Indonesia**, 1994, Intergraphic, Jakarta, hlm. 48

¹³ Peter Salim dan Yenny Salim, **Kamus Bahasa Indonesia**, Edisi I, Jakarta, hlm. 38

¹⁴ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

pengguna jasa untuk memanggil pengemudi ojek, tidak hanya dalam hal sebagai sarana pengangkutan orang dan/atau barang, namun juga dapat dimanfaatkan untuk membeli barang bahkan memesan makanan sehingga dalam masyarakat global terutama di kota-kota besar dengan kegiatan yang sangat padat dan tidak dapat dipungkiri masalah kemacetan selalu menjadi polemik, ojek online ini hadir untuk memudahkan masyarakat dalam melakukan kegiatan sehari-hari dengan mengedepankan teknologi yang semakin maju.

3. Definisi dan Operasional Ojek *Online* (GO-JEK)

Perkembangan teknologi dan ilmu pengetahuan sangat berdampak pada kondisi ekonomi, sosial, politik dan bidang-bidang lainnya dalam masyarakat, tidak terkecuali bidang transportasi. Semakin majunya teknologi yang ada, memberi kesempatan bagi masyarakat untuk dapat mempermudah segala kegiatan sehari-hari. Contohnya adalah pengguna smartphone, semakin canggihnya perkembangan teknologi dalam telepon genggam, kini memudahkan penggunanya melakukan aktifitas sehari-hari, termasuk dalam hal pengangkutan baik orang dan/atau barang. Semakin majunya teknologi mengakibatkan semakin berkembangnya transportasi yang ada. Dengan majunya teknologi dan ilmu pengetahuan maka semakin mudah pula dalam memperoleh transportasi. Saat inilah yang marak terjadi dua tahun terakhir ini, yaitu fenomena ojek online.

Ojek online dioperasikan oleh sebuah perusahaan berbentuk perseroan terbatas yang memanfaatkan penggunaan suatu aplikasi tertentu dalam smartphone. Dengan menggunakan aplikasi ini para pengguna jasa ojek online dapat memesan ojek online setiap saat. Perusahaan ojek online berperan sebagai penghubung antara pengemudi ojek online dengan pengguna jasa ojek online melalui aplikasi smartphone, lebih dari itu yang berinteraksi langsung dengan konsumen di lapangan adalah para pengemudi ojek online langsung. Sebelum resmi menjadi pengemudi ojek online, mereka para calon mitra ojek online harus mendaftar ke perusahaan ojek online yang ada. Saat ini sudah terdapat lebih dari satu perusahaan ojek online dan sebagian besar telah memiliki cabang-cabangnya di berbagai kota besar di Indonesia. Setiap perusahaan ojek online memiliki syaratnya masing-masing bagi pengemudi ojek online namun secara umum syarat yang ditetapkan adalah sama.

C. TINJAUAN UMUM TENTANG PERJANJIAN MENURUT KUHPERDATA

1. Definisi Perjanjian

Pengertian perjanjian menurut KUHPerdata dalam pasal 1313 dikatakan bahwa “suatu perjanjian adalah perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya kepada satu orang lain atau lebih”. Adapun definisi atau pengertian perjanjian oleh Subekti adalah suatu peristiwa dimana seseorang berjanji kepada seorang lainnya dimana kedua belah pihak itu berjanji untuk melakukan suatu hal, dari situ timbulah sebuah perikatan. Perikatan menurut

Subekti adalah suatu hubungan hukum antara satu pihak dengan pihak yang lainnya yang mengikatkan diri satu sama lain, yang mana pihak satu menuntut untuk mendapatkan suatu hal dan pihak yang lainnya untuk berbuat suatu hal.¹⁵

Sedangkan menurut KRMT Tirtodiningrat¹⁶ mendefinisikan bahwa perjanjian adalah suatu perbuatan hukum didasarkan pada suatu kata kesepakatan diantara dua orang atau lebih untuk menimbulkan suatu akibat hukum yang mana dapat dipaksakan oleh undang-undang.

2. Asas Dalam Hukum Perjanjian

Suatu asas hukum dianggap sebagai meta-norma dari hukum yang pada dasarnya memberikan arah, tujuan serta penilaian yang bersifat fundamental bagi suatu norma dalam hukum. Para ahli banyak yang menyatakan bahwa suatu asas hukum merupakan suatu jantung atau hatinya norma-norma hukum (peraturan hukum).¹⁷ Asas dinilai sebagai suatu pedoman dan landasan dari pemikiran pembuatan suatu hukum yang berlaku dan yang akan dibuat untuk kedepannya.

Asas yang dianggap sebagai jantung serta hati dari suatu norma disebutkan dalam pendapat dari G.W. Paton¹⁸, yaitu:

¹⁵ Subekti, **Hukum Perjanjian**, cet. XVI, Intermedia, Jakarta, 1996, hlm. 1.

¹⁶ A. Qirom Meliala, **Pokok-Pokok Hukum Perikatan Beserta Perkembangannya**, Yogyakarta: Liberty, 1985. hlm. 8.

¹⁷ Agus Yudha Hernoko, **Hukum Perjanjian Asas Proposionalitas Dalam Kontrak Komersial**, Kencana, Jakarta, 2011, hlm, 22.

¹⁸ Satjio Raharjo, **Ilmu Hukum, Bandung**, Citra Aditya Bakti, 2000, hlm. 45.

- a. Asas hukum merupakan suatu “landasan” yang paling luas untuk melahirkan suatu norma hukum. Agar setiap norma itu pada akhirnya dapat kembali lagi sesuai dengan asas hukum-asas hukum yang di maksud sebelumnya.
- b. Asas hukum merupakan suatu alasan, disini dapat diartikan bahwa asas hukum merupakan suatu alasan untuk melahirkannya suatu norma-norma hukum yang tidak akan pernah habis dan akan terus melahirkan norma hukum yang baru dengan adanya suatu asas tersebut.
- c. Asas dalam perjanjian sangat penting untuk menjadi pedoman dalam menyelenggarakan perjanjian, ada macam-macam asas dalam perjanjian salah satunya adalah menurut Marian Darus Badruzaman, yaitu:¹⁹
- d. Asas kebebasan berkontrak, asas kebebasan berkontrak ini merupakan kebebasan dalam melakukan suatu perjanjian. Disini para pihak bebas menentukan perjanjian yang akan dilakukannya sesuai yang telah diatur dalam suatu perundang-undangan maupun suatu perjanjian yang belum diatur dalam peraturan perundang-undangan. Asas kebebasan berkontrak ini dapat dikaji melalui pasal 1338 ayat (1) KUHPerdara yang menyatakan bahwa “segala jenis perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Suatu perjanjian tidak dapat ditarik kembali selain sepakat keduabelah pihak atau karena alasan-

¹⁹ Marian Darus Badruzaman dkk, **Perjanjian Kredit Bank**, Alumni, Bandung, 1993, hlm 108.

alasan yang oleh undang-undang cukup untuk itu”. Maka dari itu dapat disimpulkan dari asas ini bahwa setiap individu bebas untuk melakukan perjanjian, membuat ataupun tidak membuat suatu perjanjian, mengadakan perjanjian dengan siapa saja yang dikehendaki, menentukan isi, pelaksanaan, serta persyaratan dari suatu perjanjian, dan menentukan bentuk dari suatu perjanjiannya, dalam hal ini dapat dilakukan secara lisan maupun tertulis.

- e. Asas konsensualisme (persesuaian kehendak), disini bahwa perjanjian tidak perlu selalu di buat dengan secara formal, namun juga dapat diberlakukan dengan kesepakatan yang ditentukan oleh para pihak yang melakukan perjanjian tersebut. Biasanya asas konsensualisme ini terkait dengan bentuk suatu perjanjian yang di tentukan dari kesepakatan bersama para pihak.
- f. Asas kepercayaan (*vertrouwen berginsel*), dalam melakukan suatu perjanjian asas kepercayaan ini sangat penting dan dibutuhkan untuk tercapainya suatu perjanjian, apabila tidak adanya asas kepercayaan ini maka tidak mungkin dapat terjadinya suatu perjanjian karena atas dasar kepercayaanlah para pihak saling mempercayakan satu sama lain untuk kedepannya salah satu akan melakukan apa yang telah diperjanjikannya.
- g. Asas kekuatan mengikat, dalam pasal 1340 dinyatakan bahwa “suatu perjanjian hanya berlaku bagi pihak-pihak yang membuatnya” dalam asas kekuatan mengikat ini dapat disimpulkan bahwa perjanjian ini mengikat

bagi para pihak yang memang mengikatkan dirinya dalam pembuatan suatu perjanjian itu.

- h. Asas kepastian hukum (*pacta sunt servanda*), adalah perjanjian dianggap sebagai undang-undang yang mengikat bagi para pihak yang mengikatkan dirinya dalam suatu perjanjian, hakim maupun pihak ketiga harus menghormati isi dari perjanjian yang ada layaknya sebuah undang-undang bagi para pihak yang bersangkutan.
- i. Asas kepatuhan, dalam pasal 1339 dikatakan bahwa “suatu perjanjian tidak hanya mengikat untuk hal-hal yang dengan tegas dinyatakan didalamnya, tetapi juga untuk segala sesuatu yang menurut sifat perjanjian, diharuskan oleh kepatutan, kebiasaan atau undang-undang” pada asas ini lebih difokuskan pada kebiasaan-kebiasaan yang harus diperhatikan.
- j. Asas kepribadian (*personality*), pada asas ini difokuskan bahwa seseorang melakukan atau membuat suatu perjanjian atas kepentingan dari dirinya sendiri, maka untuk menyelenggarakan suatu perjanjian orang tersebut harus untuk kepentingan dari dirinya sendiri.
- k. Asas itikad baik (*good faith*), seperti yang tertera dalam pasal 1338 KUHPerdara ayat (3) yang mengatakan bahwa “suatu perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik”. Disini para pihak harus melakukan perbuatan dengan itikad yang baik berdasarkan kepercayaan dan keyakinan yang teguh dan bulat dan kemauan yang baik dari para pihak. Wirjono

Prodjodikoro memberikan batasan pada istilah itikad baik, yaitu dengan istilah yang “dengan jujur” atau “secara jujur”.²⁰

Pasal 1339 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata menyatakan bahwa “Persetujuan tidak hanya mengikat pada suatu hal yang dengan tegas telah ditentukan didalamnya, melainkan juga kepada segala sesuatu yang menurut sifatnya persetujuan dituntut berdasarkan suatu keadilan, kebiasaan, atau undang-undang”. Keadilan yang di maksud dalam pasal ini diartikan sebagai itikad baik.²¹

3. Syarat Sahnya Perjanjian

Menurut KUHPerdato ada 4 syarat sahnya suatu perjanjian, yaitu :²²

- a. Adanya kesepakatan para pihak untuk mengikatkan diri, untuk dinyatakan bahwa seseorang telah sepakat apabila jika para pihak memang menghendaki apa yang telah disepakatinya, maka dalam arti lain sepakat adalah pertemuan kehendak antara kedua kehendak, yang mana kehendak salah satu mengisi dengan apa yang dikehendaki pihak lain.²³
- b. Kecakapan para pihak untuk bertindak dalam membuat suatu perjanjian, seseorang dinyatakan telah cakap dalam berbuat hukum membuat suatu perjanjian sebagaimana yang telah di tentukan oleh undang - undang yang

²⁰ Seotojo Prawirohamidjojo, **Itikad Baik (Goede Trouw/ Good Faith)**, Pidato Dalam Rangka Memperingati Dies Natalis XXXVIII Universitas Airlangga Surabaya, 11 November 1992, hlm. 3.

²¹ Pasal 1339 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

²² Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

²³ J. Satrio, **Hukum Perjanjian**, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1992, hlm. 128.

berlaku dan menghasilkan akibat hukum yang sempurna dari perjanjian itu.²⁴

- c. Adanya suatu hal tertentu (objek dari suatu perjanjian), menurut Riduan Syahrini objek dari perjanjian itu ada yang merupakan suatu hal tertentu dalam perjanjian adalah barang yang telah menjadi suatu objek yang telah diperjanjikan setidaknya ditentukan jenisnya namun jumlahnya tidak harus, serta ada juga yang merupakan suatu hal tertentu yang harus ada suatu objek yang sangat jelas agar mencegah terjadinya perjanjian yang fiktif.²⁵
- d. Adanya suatu sebab yang halal atas suatu perjanjian tersebut, hal ini segala sesuatu yang terdapat dalam sebuah perjanjian harus tidak boleh bertentangan dengan perundang-undangan serta tidak boleh bertentangan dengan ketertiban umum, dan tidak boleh bertentangan dengan keasusilaan maupun bertentangan dengan agama.

D. TINJAUAN UMUM MENGENAI KEMITRAAN

1. Pengertian Mengenai Kemitraan

Kemitraan merupakan salah satu bentuk kegiatan bisnis yang dapat didirikan dengan adanya modal, keahlian, dan kemampuan dalam pengoperasian. Kemitraan merupakan suatu kegiatan bisnis yang berbeda sekali

²⁴ R. Setiawan, **Pokok-Pokok Hukum Perikatan**, Bina Cia, cet ke 3, Bandung, 1987, hlm 61.

²⁵ Riduan Syahrini, **Seluk Beluk dan Asas-Asas Hukum Perdata**, alumni, Bandung, 2004, hlm. 209-210.

dengan bentuk kegiatan bisnis Perseroan Terbatas.²⁶ Pengertian kemitraan lainnya dapat dilihat dalam suatu peraturan pemerintah, disebutkan bahwa kemitraan adalah kerjasama antara perusahaan kecil, dengan usaha menengah, dan/atau usaha yang lebih besar dengan tetap memperlihatkan prinsip saling memerlukan, saling memperkuat, dan saling menguntungkan satu sama lain.²⁷

Perjanjian kemitraan disebut juga dengan istilah *the partnership agreement* yang artinya para pihak dapat menyetujui untuk melaksanakan ketentuan-ketentuan yang ada dalam perjanjian kecuali ketentuan-ketentuan yang melanggar. Perjanjian kemitraan dapat dibuat secara sederhana, mudah dimengerti oleh kedua belah pihak ataupun dalam suatu bentuk yang sangat kompleks.²⁸

Sedangkan menurut Hasfah menyatakan bahwa kemitraan adalah suatu strategi bisnis pengusaha yang biasanya dilakukan oleh dua pihak atau lebih dalam suatu jangka waktu tertentu untuk mendapatkan keuntungan bersama dengan prinsip saling membutuhkan dan saling membesarkan. Oleh karena itu kemitraan sebagai suatu strategi bisnis maka untuk mendapat keuntungan maksimal, keberhasilan dari ikatan kemitraan sangat ditentukan oleh adanya kepatuhan diantara para pihak yang bermitra dalam menjalankan etika bisnis.²⁹

²⁶ Johannes Ibrahim, **Hukum Organisasi Perusahaan Pola Kemitraan dan Badan Hukum**, Refika Aditama, Bandung, 2006, hlm. 24.

²⁷ Pasal 1 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1997 Tentang Kemitraan

²⁸ Helen J. Bond & Peter Key, *Business Law (second Edition)*. London, Blackstone Press Limited, 1995, hlm. 320.

²⁹ Muhammad Ja far Hafsa, **Kemitraan Usaha**, Pustaka Sinar harapan, Jakarta, 1999, hlm. 43.

a. Unsur-Unsur Dari Suatu Kemitraan

Pendapat dari Julius Bobo bahwa tujuan utama dari kemitraan adalah untuk mengembangkan suatu usaha, pengembangan yang mandiri dan berkelanjutan dengan landasan serta struktur perekonomian yang kukuh dan berkeadilan dengan ekonomi rakyat sebagai tulang punggung utamanya.³⁰

Dari penjelasan diatas dapat diambil kesimpulan kemitraan memiliki unsur-unsur sebagai berikut:

b. Kerja sama Usaha.

Terjalinannya kerjasama antara usaha besar ataupun menengah dengan usaha yang lebih kecil namun kedudukannya dalam hukum dinyatakan sebagai sejajar atau sederajat (sama).

c. Antara pengusaha besar ataupun pengusaha menengah dengan pengusaha yang lebih kecil. Dari adanya perjanjian kerjasama dari pengusaha besar atau menengah dengan usaha kecil diharapkan terwujudnya kegiatan yang saling menguntungkan bagi para pihak dan juga pengusaha kecil ataupun pelaku ekonomi yang lainnya, agar tercapainya kesejahteraan bagi para pihak.

d. Pembinaan dan pengembangan.

Disini terdapat perbedaan dari hubungan kemitraan dengan hubungan yang ada pada hubungan dagang biasa karena dalam kemitraan itu ada

³⁰Julius Bobo, **Transformasi Ekonomi Rakyat**, Pustaka Cidesindo, Jakarta, 2003, hlm. 182.

pembinaan dari pengusaha besar kepada pengusaha kecil. Bentuk pembinaannya itu, seperti pembinaan mengakses modal yang besar, pembinaan manajemen usaha, pembinaan peningkatan terhadap Sumber Daya Manusia, pembinaan pada manajemen produksi, pembinaan terhadap mutu produksi dan menyangkut pembinaan yang didalam pengemngan aspek institusi kelembagaan, fasilitas alokasi dan juga investasi.

- e. Prinsip saling memerlukan, memperkuat, dan saling menguntungkan.

Dari pendapat ahli John L. Mariotti menyatakan bahwa kemitraan merupakan suatu proses yang dimulai dengan mengenal calon mitranya, mengetahui keunggulan dan kelemahan usahanya.³¹

2. Tujuan Dari Kemitraan

- a. Dari segi ekonomi, yaitu sebagai meningkatkan pendapatan dari usaha kecil dan masyarakat yang ada, meningkatkan perolehan nilai tambah bagi pelaku kemitraaan, meningkatkan pemerataan dan pemberdayaan masyarakat usaha kecil, meningkatkan pertumbuhan pedesaan, wilayah, dan nasional, memperluas kesempatan kerjan, danserta meningkatkan ketahanan ekonomi nasional.³²
- b. Dari segi sosial dan budaya, kemitraan itu dibuat untuk sebagai pemberdayaan usaha kecil, pengusaha besar atau menengah sebagai

³¹ John L. Mariotti dalam Muhammad Jafar Hafsah, **Kemitraan Usaha**, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 1999, hlm. 51.

³² Muhammad Jafar Hafsah *Op.Cit.* hlm, 63.

pembina mempercepat pengembangan dari pengusaha kecil untuk mencapai tujuan dari pembentukan usaha dan mencegah adanya kesenjangan sosial.

- c. Dari segi teknologi, usaha kecil biasanya mempunyai skala usaha yang kecil dari sisi modal, penggunaan tenaga kerja, maupun orientasi pasarnya.³³ Kemampuan dalam menggunakan teknologi karena berskala kecil menyebabkan rendahnya kemampuan dalam mengadopsi teknologi, manajemen, dan administratif yang dilakukan sangat sederhana, serta struktur pemodalannya yang bergantung pada pasar tetap.
- d. Dari segi manajemen, manajemen merupakan proses yang dilakukan satu orang atau lebih untuk mengkoordinasikan sebagai aktivitas lain untuk mencapai hasil-hasil yang tidak dapat dicapai apabila satu individu bertindak sendiri.³⁴

³³ Julios Bobo, *Op.Cit.* hlm. 53.

³⁴ Tim Penyusun Kamus Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa Indonesia Depdikbud, **Kamus Besar Bahasa Indonesia**, Balai Pustaka, Jakarta, 1991, hlm. 524.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Pada penelitian skripsi ini penulis menggunakan jenis penelitian yuridis empiris yaitu membahas permasalahan hukum yang seharusnya terjadi (*das sollen*) dengan kenyataannya (*das sein*). Alasan penulis menggunakan metode ini dikarenakan penulis melakukan pengamatan langsung pada realitas atau fakta sosial yang diharapkan dapat menemukan kebenaran yang substansial, bukan hanya kebenaran yang formal saja serta melakukan wawancara langsung sebagai data primer dengan para mitra GO-JEK di Kota Malang dan konsumen GO-JEK secara acak.¹

B. Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian yang dilakukan oleh penulis adalah pendekatan hukum Yuridis Sosiologis, yakni kajian perilaku masyarakat yang timbul akibat interaksi dengan sistem norma yang ada. Interaksi tersebut muncul sebagai bentuk reaksi masyarakat atas diterapkannya sebuah ketentuan perundang-undangan positif. Pendekatan hukum Yuridis Sosiologis yang digunakan pada penelitian ini dengan melakukan wawancara kepada para mitra GO-JEK secara acak sebanyak kurang lebih 100 responden. Melakukan analisis berdasarkan fakta-fakta yang ditemukan dan mengaitkannya dengan syarat sahnya perjanjian pada pasal 1320 Kitab Undang.-Undang Hukum Perdata.

¹ Jonaedi Efendi, et.al, **Metode Penelitian Hukum Normatif dan Empiris**, 2016, Prenada Media, Jakarta, hlm. 161.

C. Lokasi Penelitian

Penulis memilih lokasi Penelitian Skripsi ini di Kota Malang karena di Kota Malang merupakan salah satu kota pelajar yang ada di Indonesia. Semakin berkembang Kota Malang secara pesat, Kota ini membutuhkan moda transportasi yang cepat untuk memudahkan kegiatan masyarakat sehari-hari dan juga untuk efisiensi waktu. Transportasi berbasis aplikasi *online* GO-JEK memberikan dampak positif bagi masyarakat yang hadir sejak tahun 2016. Akan tetapi, permasalahan muncul yang mengakibatkan mitra/*driver* mengalami sejumlah kerugian dari potongan cicilan untuk atribut GO-JEK melebihi dari perjanjian kemitraan yang telah ditentukan yang dilakukan oleh perusahaan. Implementasi perjanjian kemitraan tersebut yang tidak sesuai dan kurangnya pemahaman serta payung hukum yang kurang jelas menimbulkan kekhawatiran bagi para mitra/*driver* GO-JEK di Kota Malang.

D. Jenis dan Sumber Data

a. Data Primer

Jenis data primer adalah data utama dimana sumber data diperoleh melalui observasi secara langsung di lapangan. Data primer adalah data yang berupa pengalaman, pemahaman, pendapat, harapan, dan lain-lain dari subyek penelitian. Data primer dalam penelitian ini diperoleh dari wawancara terhadap mitra/*driver* ojek *online* (GO-JEK) di lapangan.

b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang berkaitan erat dengan data primer yaitu berfungsi mendukung data hukum utama primer. Dalam penulisan proposal ini data sekunder didapatkan dari beberapa literatur buku, peraturan perundang - undangan, karya ilmiah berupa jurnal nasional, skripsi serta melalui penelusuran internet yang berkaitan dengan tema penelitian.

Sumber data yang diperoleh dengan penelusuran kepustakaan dalam penelitian ini yaitu:

1. Undang - Undang Hukum Perdata / KUHPerdata
2. Perjanjian Kerjasama (Kemitraan) Gojek Indonesia.

E. Teknik Pengumpulan Data

Untuk pemecahan suatu isu hukum serta memberikan sumber-sumber penelitian. Sumber dari penelitian hukum dibedakan menjadi berupa bahan-bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.

Adapun teknik pengumpulan dan pengolahan data yang dilakukan langsung di lapangan yakni :

a. Data Primer

Pengambilan data dilakukan dengan mewawancarai mitra GO-JEK, konsumen pengguna jasa, dan Gojek Indonesia. Peneliti mengajukan beberapa pertanyaan kepada perwakilan Gojek Indonesia dan konsumen secara langsung yang di rekam dengan *recorder* agar dapat mendapatkan

jawaban yang lebih mendalam. Selanjutnya peneliti menggunakan kuisioner tertulis kepada responden mitra GO-JEK untuk menjawab beberapa pertanyaan terkait tema penelitian yang diangkat. Sifat wawancara yang dilakukan adalah wawancara bebas terpimpin yaitu dengan menguji coba dan mensistematikan daftar pertanyaan sebelum diberikan kepada responden, tetapi tidak menutup kemungkinan adanya pertanyaan tambahan atau pertanyaan penyesuaian ketika wawancara berlangsung.

b. Data Sekunder

Untuk data sekunder peneliti menggunakan teknik penelitian kepustakaan untuk mendapatkan landasan teoritis berupa pendapat-pendapat atau tulisan-tulisan yang berkaitan dengan pokok masalah.

F. Populasi dan Sampel

- a. Populasi adalah seluruh objek ataupun seluruh individu atau seluruh gejala atau kejadian ataupun seluruh unit yang diteliti. Dalam penelitian ini populasi yang digunakan adalah:
 1. Mitra/driver GO-JEK
 2. Staf Humas Gojek Indonesia
- b. Sampel adalah himpunan bagian atau sebagian populasi. Penelitian ini menggunakan teknik *purposive sampling* yaitu pengambilan sampel yang langsung dilakukan pada unit sampling. Penarikan sampel dilakukan terhadap pihak-pihak yang menurut penulis berkaitan dengan tema penelitian skripsi ini

yaitu 100 responden mitra/*driver* GO-JEK aktif yang memiliki *rating* minimum 4.0 dan Staf Humas GO-JEK Perwakilan Malang.

G. Definisi Operasional

Definisi operasional digunakan peneliti sebagai deskripsi batasan konsep yang berkaitan dengan objek dan tema penelitian, yang diantaranya sebagai berikut:

- a. Implementasi hukum adalah upaya hukum yang harus diberikan oleh aparat penegak hukum untuk memastikan bahwa aturan tersebut sudah terlaksana sebagaimana diatur.
- b. Perusahaan ojek berbasis aplikasi, suatu usaha yang menyediakan jasa transportasi ojek (sepeda motor) untuk melayani dan memenuhi kebutuhan masyarakat secara cepat dan sigap dengan cara *online booking* menggunakan aplikasi *mobile*.
- c. Gojek Indonesia, adalah suatu perusahaan teknologi yang berasal dari Indonesia yang memberikan pelayanan angkutan, yaitu dengan jasa ojek yang didirikan sejak tahun 2010. Adapun AKAB sebagai pihak yang membuat, memiliki, mengurus aplikasi GO-JEK yang dimanfaatkan oleh penumpang yang telah mendaftarkan untuk memperoleh jasa layanan antar-jemput atau yang sering disebut dengan pengangkutan orang dan juga barang, dengan kendaraan bermotor baik kendaraan roda dua dan kendaraan roda empat.
- d. Perjanjian kemitraan, biasa disebut juga *the partnership agreement* yang artinya para pihak dapat menyetujui untuk melaksanakan ketentuan-ketentuan yang ada dalam perjanjian kecuali ketentuan-ketentuan yang melanggar.

Perjanjian kemitraan dapat dibuat secara sederhana, mudah dimengerti oleh kedua belah pihak ataupun dalam suatu bentuk yang sangat kompleks.

- e. Perlindungan hukum, adalah penerapan untuk melakukan suatu tindakan nyata oleh para penegak hukum (aparatus hukum) dalam melindungi hak-hak yang dimiliki oleh pihak-pihak yang terlibat dalam perjanjian kemitraan yang dibuat oleh Gojek Indonesia agar berjalan dengan baik dan tidak ada yang dirugikan

H. Teknik Analisis Data

Teknik analisis yang digunakan adalah teknik yuridis sosiologis yaitu mengkaji perilaku masyarakat yang timbul akibat interaksi dengan norma yang ada.² Pada penelitian ini peneliti mengkaji bagaimana berlakunya perjanjian kemitraan antara Gojek Indonesia dengan mitra GO-JEK ditinjau dari syarat sahnya suatu perjanjian pada pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Dari hasil temuan dilapangan tersebut peneliti dapat menjelaskan permasalahan yang dialami para mitra GO-JEK terkait pelaksanaan perjanjian kemitraan yang dirasa tidak sesuai dengan isi dalam perjanjian tersebut.

² Jonaedi Efendi, **Metode Penelitian Hukum Normatif dan Empiris**, Prenadamedia Group, Jakarta, 2016, hlm. 151-152.

BAB IV

PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Transportasi berbasis aplikasi *online* adalah suatu penyelenggaraan transportasi lalu lintas dan angkutan jalan yang berjalan dengan mengikuti serta memanfaatkan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi berbasis aplikasi online baik untuk pemesanan maupun pembayaran.¹ Inovasi baru yang muncul pada sektor transportasi ini merupakan dampak dari kemajuan teknologi yang dimanfaatkan pada sistem transportasi. Perusahaan penyedia jasa transportasi online di Indonesia salah satunya Gojek Indonesia.

Bermula di tahun 2010 sebagai perusahaan transportasi roda dua melalui panggilan telepon, Gojek Indonesia kini telah tumbuh menjadi *on-demand mobile platform* dan aplikasi terdepan yang menyediakan berbagai layanan lengkap mulai dari transportasi, logistik, pembayaran, layanan-antar makanan, dan berbagai layanan *on-demand* lainnya. GO-JEK adalah sebuah perusahaan teknologi yang memiliki jiwa sosial yang bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan bagi para pekerja diberbagai sektor informal di Indonesia.

Kegiatan Gojek Indonesia bertumpu pada 3 nilai pokok yaitu kecepatan, inovasi, dan dampak sosial. Gojek telah beroperasi di 50 kota di Indonesia, seperti Jakarta, Bandung, Surabaya, Bali, Makassar, Medan, Palembang, Semarang,

¹ <http://belajarpsikologi.com/pengertian-transportasi-online/> diakses pada tanggal 28 Mei 2018, pukul 15.44

Yogyakarta, Balikpapan, Malang, Solo, Manado, Samarinda, Batam, Sidoarjo, Gresik, Pekanbaru, Jambi, Sukabumi, Bandar Lampung, Padang, Pontianak, Banjarmasin, Mataram, Kediri, Probolinggo, Pekalongan, Karawang, Madiun, Purwokerto, Cirebon, Serang, Jember, Magelang, Tasikmalaya, Belitung, Banyuwangi, Salatiga, Garut, Bukittinggi, Pasuruan, Tegal, Sumedang, Banda Aceh, Mojokerto, Cilacap, Purwakarta, Pematang Siantar, dan Madura serta pengembangan di kota-kota lainnya pada tahun mendatang. Visi dan misi GO-JEK adalah:

a. Kecepatan

Melayani dengan cepat, dan terus belajar dan berkembang dari pengalaman.

b. Inovasi

Terus menawarkan teknologi baru untuk mempermudah hidup anda.

c. Dampak sosial

Memberikan dampak positif sosial sebesar-besarnya untuk masyarakat Indonesia.

GO-JEK saat ini memiliki beberapa layanan dalam pemberian jasa angkutan. Berdasarkan informasi yang terdapat pada aplikasi *mobile* GO-JEK, jenis layanan yang saat ini tersedia adalah *Go-Send*, *Go-Ride*, *Go-Food*, *Go-Mart*, *Go-Busway*, *Go-Tix*, *Go-Box*, *Go-Clean*, *Go-Glam*, dan *Go-Massage*. Salah satu layanan yang paling populer dan sering digunakan oleh masyarakat yang dimiliki GO-JEK adalah layanan angkutan orang *Go-Ride*. GO-JEK sebagai pelopor layanan ojek berbasis aplikasi *mobile online* melalui layanan *Go-Ride* dirasa sangat

memudahkan bagi para konsumen, cukup memesan ojek melalui aplikasi *mobile* secara *online* pada layar *smartphone* yang nantinya setelah menentukan titik penjemputan dan tujuan pengantaran, pengguna akan dijemput oleh mitra/*driver* GO-JEK yang merespon pesanan pengguna atau calon penumpang.

Pembayaran atas jasa yang telah dilakukan mitra/*driver* ketika pengguna telah sampai ke tujuan yang telah ditentukan. Tarif atas jasa angkut yang ditentukan berdasarkan jarak yang ditempuh atau berdasarkan *flat rate* yang diberlakukan perusahaan. Sering kali Gojek menawarkan harga promo kepada penggunanya pada suatu periode waktu tertentu. Selain untuk meningkatkan jumlah peminat, promo dilakukan juga untuk bersaing dengan penyedia layanan serupa

B. Tinjauan Terhadap Perjanjian Kemitraan Antara Gojek Indonesia dengan Mitra/Driver Berdasarkan Perundang-Undangan

Perjanjian dari suatu kemitraan disebut juga dengan istilah “*the partnership agreement*”, yang diartikan para pihak dapat menyetujui untuk melaksanakan ketentuan-ketentuan yang ada dalam perjanjian kecuali ketentuan-ketentuan yang melanggar. Perjanjian kemitraan dapat dibuat secara sederhana, mudah dimengerti oleh kedua belah pihak ataupun dalam suatu bentuk yang sangat kompleks.²

Unsur-unsur dari kemitraan adalah sebagai berikut :

² Helen J. Bond & Peter Key, *Op.Cit*, hlm. 320.

- a. Kerja sama usaha, terjalinannya kerjasama antara usaha besar atau menengah dengan usaha yang lebih kecil namun kedudukannya dalam hukum dinyatakan sebagai sejajar atau sederajat (sama).
- b. Antara pengusaha besar atau menengah dengan pengusaha yang lebih kecil, adanya perjanjian kerjasama dari pengusaha besar atau menengah dengan usaha kecil diharapkan dapat terwujudnya kegiatan yang saling menguntungkan bagi para pihak dan juga pengusaha kecil atau pelaku ekonomi yang lainnya, agar tercapainya kesejahteraan bagi para pihak.
- c. Pembinaan dan pengembangan, terdapat perbedaan dari hubungan kemitraan dengan hubungan yang ada pada hubungan dagang biasa karena dalam kemitraan terdapat pembinaan dari pengusaha besar kepada pengusaha kecil. Bentuk pembinaannya tersebut seperti pembinaan mengakses modal yang besar, pembinaan manajemen usaha, pembinaan peningkatan terhadap sumber daya manusia, pembinaan pada manajemen produksi, pembinaan terhadap mutu produksi dan menyangkut pembinaan yang didalam pengembangan aspek institusi kelembagaan, fasilitas alokasi dan juga investasi.
- d. Prinsip saling memerlukan, memperkuat, dan saling menguntungkan para pihak di dalamnya. Sebuah perjanjian kemitraan harus dilakukan dengan terencana, terbuka, professional, serta bertanggungjawab dengan prinsip dasar, seperti prinsip untuk saling menguntungkan, saling menghargai antara para pihak, dan ketergantungan antara perusahaan dengan

masyarakat sekitar. Setelah para pihak telah setuju atas perjanjian kemitraan yang ada maka dilihat secara yuridis para pihak tersebut terikat dengan hak dan kewajibannya masing-masing yang terdapat dalam isi perjanjian. Perjanjian tersebut harus dilakukan dengan itikad baik, serta kewajiban dari perusahaan untuk membina dan mengawasi dari mitranya, sedangkan kewajiban yang harus ditaati oleh mitra adalah berfokus pada pelayanan jasa.

Menurut KUHPerdara ada 4 syarat sahnya suatu perjanjian yang dinyatakan sebagai berikut :³

- a. Adanya kesepakatan para pihak untuk mengikatkan diri, untuk dinyatakan bahwa seseorang telah sepakat apabila jika para pihak memang menghendaki apa yang disepakatinya, maka dalam arti lain sepakat adalah pertemuan kehendak antara kedua kehendak, yang mana kehendak salah satu mengisi dengan apa yang dikehendaki pihak lain.⁴
- b. Kecakapan para pihak untuk bertindak dalam membuat suatu perjanjian, seseorang dinyatakan telah cakap dalam berbuat hukum membuat suatu perjanjian sebagaimana yang telah ditentukan oleh undang-undang yang berlaku dan menghasilkan akibat hukum yang sempurna dari perjanjian itu.⁵

Dalam hal ini dalam penerimaan mitra oleh Gojek Indonesia hanya

³ Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

⁴ J. Satrio, *Op. Cit*, hlm. 128.

⁵ R. Setiawan, *Op.Cit*, hlm. 61.

mensyaratkan bahwa harus memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) yang mana artinya mitranya harus berusia lebih dari 17 tahun yang menurut Undang-Undang dinyatakan telah dewasa.

- c. Adanya suatu hal tertentu (objek dari suatu perjanjian), menurut Riduan Syahrini objek dari perjanjian itu ada yang merupakan suatu hal tertentu, dalam perjanjian adalah barang yang telah menjadi suatu objek yang telah diperjanjikan atau setidaknya ditentukan jenisnya namun jumlahnya tidak harus, serta ada juga yang merupakan suatu hal tertentu yang harus ada suatu objek yang sangat jelas untuk mencegah terjadinya perjanjian yang fiktif.⁶ Dalam hal ini sesuatu yang diperjanjikan adalah pekerjaan yang merupakan pengangkutan orang dan atau barang dari suatu tempat ketempat tertentu yang telah di perjanjikan dengan imbalan.
- d. Adanya suatu sebab yang halal atas suatu perjanjian tersebut, hal ini segala sesuatu yang terdapat dalam sebuah perjanjian harus tidak boleh bertentangan dengan perundang-undangan serta tidak boleh bertentangan dengan ketertiban umum, dan tidak boleh bertentangan dengan keasusilaan.

Dalam hal ini perjanjian yang dibuat antara perusahaan aplikasi dengan mitra/*driver* GO-JEK lebih cenderung kepada kesepakatan dari salah satu pihak

⁶ Riduan Syahrini, *Op. Cit.* hlm. 209-210.

saja seperti yang terdapat pada poin nomor 2 dalam perjanjian kemitraan, yang berisikan bahwa:

“AKAB, atas dasar pertimbangannya sendiri ,dapat mengubah atau menambahkan Persyaratan dari waktu ke waktu. Perubahan atau penambahan atas Persyaratan tersebut akan berlaku setelah AKAB mengumumkan perubahan atau penambahan Persyaratan tersebut melalui media elektronik ataupun media komunikasi lain yang dipilih oleh AKAB yang dapat mencakup perubahan atau penambahan kebijakan yang sudah ada dalam Persyaratan atau syarat dan ketentuan tambahan”.

Mitra wajib mentaati segala ketentuan yang telah dibuat oleh perusahaan maupun yang akan ditentukan kemudian hari, apabila tidak mitra tidak dapat mengakses aplikasi GO-JEK tersebut hingga dapat dilakukannya pemutusan mitra. Dalam perjanjian kemitraan oleh Gojek Indonesia) dengan mitra/*driver* disebutkan bahwa antara para pihak termuat perjanjian kemitraan atau biasa disebut perjanjian kerja sama yang mana menyebutkan bahwa perusahaan yang mengelola kerjasama antara mitra dan penyedia jasa, pihak yang membuat aplikasi, dan mitra (*driver*) adalah merupakan kerjasama, dimana masing- masing pihak adalah subjek hukum yang berdiri sendiri dan independen.

Dalam hal kesepakatan kedua belah pihak ini, di dalam perjanjian kemitraan antara Gojek Indonesia dengan mitranya dapat dilihat bahwa Gojek Indonesia hanya bertindak secara sepihak bukan atas kesepakatan para pihak yang terdapat di dalamnya. Mitra wajib untuk mentaati setiap ketentuan yang diberikan perusahaan aplikasi, apabila mitra melakukan penolakan maka mitra tidak dapat mengakses aplikasi dan mitra setuju bahwa Gojek Indonesia dapat melakukan penolakan akses aplikasi atau pemblokiran kapanpun dan dengan alasan apapun. Selain itu apabila

ada persyaratan yang diubah atau ditambahkan dikemudian hari oleh Gojek Indonesia, maka mitra harus setuju dan mengikuti ketentuan tersebut.

Mengenai pembagian hasil yang telah ditentukan oleh Gojek Indonesia kepada mitranya, tarif harga yang telah ditentukan dibayarkan oleh konsumen yang telah menggunakan jasanya, mitra harus menyetujui dan apabila tidak perjanjian kemitraan ini dapat diakhiri secara sepihak oleh perusahaan, penghasilan yang didapat bukan berdasarkan hitungan yang pokok setiap bulannya, namun tergantung pada kinerja dari mitra/*driver* nya itu sendiri sebagai pendapatan totalnya tersebut.

Dalam hal kemampuan atau kecakapan melakukan perbuatan hukum, tidak tercantum dengan jelas dalam perjanjian kemitraan yang ada, namun dalam penerimaan mitra telah disebutkan bahwa mitra harus mampu untuk mengendarai kendaraan bermotor roda dua dan memiliki Surat Izin Mengemudi yang artinya mitra harus berusia lebih kurang dari 17 tahun atau dapat dikatakan cukup umur dan juga harus waras atau tidak mengalami gangguan jiwa.

Pekerjaan yang dijanjikan oleh Gojek Indonesia dalam isi perjanjian kemitraan dengan *driver* bahwa pekerjaan yang dijanjikan oleh perusahaan aplikasi adalah untuk mengantarkan orang dan/atau barang dari suatu tempat ketempat tertentu yang telah diperjanjikan sebelumnya dengan cara menerima pemesanan (*order*) melalui aplikasi *smartphone*.

Sedangkan mengenai syarat-syarat kerja, hak, dan kewajiban para pihak terdapat lengkap di dalam suatu perjanjian kemitraan antara Gojek Indonesia

dengan mitra/*driver* tersebut yang secara rinci tertulis dalam aplikasi pada saat melakukan pendaftaran untuk menjadi mitra Gojek Indonesia. Jadi, kesimpulan dari uraian diatas adalah Gojek Indonesia dapat melakukan perubahan mengenai isi dalam perjanjian kemitraan dengan mitra/*driver* atas kehendak sendiri dan mitra/*driver* harus melaksanakan ketentuan yang baru ditentukan oleh perusahaan agar tetap dapat mengakses aplikasi yang digunakan untuk menerima pesanan.

C. Implementasi Perjanjian Kemitraan Antara Gojek Indonesia Dengan Mitra/*Driver* GO-JEK Di Kota Malang

Pada penelitian ini penulis melihat adanya permasalahan dalam pelaksanaan perjanjian kemitraan antara Gojek Indonesia dengan mitra GO-JEK jika dikaitkan dengan pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, disebutkan bahwa perjanjian dikatakan sah jika memenuhi 4 syarat, yaitu:

- a. Kata sepakat, adanya titik temu diantara para pihak (*a meeting of two minds*), berdasarkan kepentingan-kepentingan yang berbeda.
- b. Cakap, berarti dianggap mampu melakukan perbuatan hukum, kecuali orang yang belum dewasa (belum berusia 21 tahun), orang di bawah pengampuan dan orang-orang tertentu yang diatur dalam Undang-Undang.
- c. Suatu hal tertentu, obyek dari suatu perjanjian tersebut sifatnya harus jelas. Dalam perjanjian kemitraan GO-JEK, dijelaskan bahwa sistem yang diterapkan adalah bagi hasil yang diterangkan dalam kesepakatan tersebut.
- d. Suatu sebab yang halal, tidak boleh objek dari suatu perjanjian tersebut merupakan barang yang terlarang menurut hukum dan undang-undang yang

berlaku di Indonesia, seperti perjanjian perdagangan narkoba, perdagangan manusia ataupun anak.

Syarat subyektif dari perjanjian tersebut terdapat yaitu adanya kesepakatan dan cakap, dua syarat subyektif ini jika dilanggar oleh salah satu pihak mengakibatkan perjanjian dapat dibatalkan (*cancelling*). Salah satu pihak dapat meminta majelis hakim di pengadilan untuk membatalkan isi perjanjian tersebut. Sedangkan dua syarat lainnya merupakan syarat obyektif yaitu suatu hal tertentu dan sebab yang halal, kedua syarat obyektif ini jika tidak dipenuhi menyebabkan perjanjian batal demi hukum (*nul and void*), yaitu perjanjian dianggap tidak pernah ada secara hukum.

Pada penelitian ini responden yang penulis teliti adalah mitra/*driver* GO-JEK dimana penelitian ini dilakukan di dalam lingkup Kota Malang khususnya para mitra yang beroperasi disekitar kampus Universitas Brawijaya dan sepanjang jalan Soekarno Hatta. Pengambilan data penulis lakukan dengan cara mendatangi beberapa tempat para mitra/*driver* yang sedang beristirahat ditempat mereka mangkal. Penulis menggunakan kuisisioner yang diajukan kepada sebanyak 100 orang mitra/*driver* dan juga melakukan wawancara langsung kepada mitra/*driver*. Responden selanjutnya adalah perusahaan ojek *online* tersebut yaitu Gojek Indonesia.

1. Implementasi Perjanjian Kemitraan Gojek Indonesia

Perjanjian kemitraan merupakan suatu perjanjian yang dibuat berdasarkan persetujuan keduabelah pihak yang terdapat dalam perjanjian tersebut untuk

melaksanakan ketentuan-ketentuan yang ada dalam perjanjian. Perjanjian kemitraan dapat dibuat secara sederhana serta harus mudah dimengerti oleh kedua belah pihak ataupun dalam suatu bentuk yang sangat kompleks.

Dalam perjanjian kemitraan antara Gojek Indonesia dengan mitra/*driver* perjanjian dibuat oleh perusahaan yang mana calon mitra/*driver* yang ingin bergabung harus menyetujui segala syarat dan ketentuan yang telah ditentukan secara sepihak oleh Gojek Indonesia melalui media elektronik saat proses pendaftaran dengan aplikasi. Dalam perjanjian kemitraan Gojek Indonesia tersebut pada Pasal 2 sub B dijelaskan⁷:

“AKAB (Aplikasi Karya Anak Bangsa/Gojek Indonesia), atas dasar pertimbangannya sendiri, dapat mengubah atau menambahkan Persyaratan dari waktu ke waktu. Perubahan atau penambahan atas Persyaratan tersebut akan berlaku setelah AKAB mengumumkan perubahan atau penambahan Persyaratan tersebut melalui media elektronik ataupun media komunikasi lain yang dipilih oleh AKAB yang dapat mencakup perubahan atau penambahan kebijakan yang sudah ada dalam Persyaratan atau syarat dan ketentuan tambahan.”⁷

Tentu hal tersebut bertentangan dengan syarat sahnya perjanjian yang terdapat dalam Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang menyebutkan bahwa perjanjian harus dibuat atas dasar kesepakatan kedua belah pihak, akan tetapi dalam perjanjian kemitraan yang dibuat oleh Gojek Indonesia ini perusahaan membuat dan menentukan sendiri isi dari perjanjian tersebut. Selain itu, saat berjalannya hubungan kemitraan tersebut perusahaan juga seringkali melakukan

⁷ https://daftar.go-ride.co.id/supply/app/goride/v1/terms_of_services/ diakses pada tanggal 4 Juni 2018, pukul 14.30

perubahan isi perjanjian secara sepihak. Pada calon mitra/*driver* harus menyetujui syarat dan ketentuan yang terdapat dalam perjanjian kemitraan apabila ingin bergabung menjadi mitra Gojek Indonesia. Ketika mitra/*driver* telah menekan setuju syarat dan ketentuan tersebut maka mitra/*driver* dianggap juga setuju apabila ada perubahan terhadap syarat dan ketentuan dikemudian hari. Tentu hal tersebut bertentangan dengan asas hukum perjanjian yaitu asas *pacta sunt servanda* atau disebut juga sebagai asas kepastian hukum yang berkaitan dengan akibat dari suatu perjanjian. Asas *pacta sunt servanda* merupakan asas yang menjelaskan bahwa hakim atau pihak ketiga lainnya harus menghormati isi perjanjian yang dibuat oleh para pihak sebagaimana layaknya sebuah undang-undang, para pihak tidak boleh melakukan campur tangan terhadap substansi kontrak yang dibuat oleh para pihak. Asas *pacta sunt servanda* didasarkan pada Pasal 1338 Ayat 1 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang menjelaskan bahwa perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang.

Perjanjian kemitraan tersebut dibuat secara elektronik pada aplikasi *online* saat calon mitra/*driver* mendaftarkan diri, perjanjian kemitraan tersebut tidak dibuat secara tertulis sehingga calon mitra banyak yang tidak mengetahui bahwa syarat dan ketentuan di dalam aplikasi tersebut merupakan suatu perjanjian kemitraan yang memiliki landasan hukum untuk melindungi hak-hak yang dimiliki mitra/*driver*. Dalam pasal 1338 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata disebutkan bahwa:

“Semua persetujuan yang dibuat sesuai dengan undang-undang berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Persetujuan itu tidak dapat ditarik kembali selain dengan kesepakatan kedua belah pihak, atau karena alasan-alasan yang ditentukan oleh undang-undang. Persetujuan harus dilaksanakan dengan itikad baik.”

Berikut adalah data hasil dari wawancara yang penulis lakukan kepada 100 orang mitra/*driver* Gojek yang ada di Kota Malang mengenai pembentukan dari perjanjian kemitraan yang dibuat Gojek Indonesia:

Diagram 1. Presentase Penerima Lembaran Perjanjian Kemitraan



Sumber: data primer, diolah 12 Mei 2018

Berdasarkan data diatas yang merupakan hasil wawancara yang penulis lakukan kepada responden yaitu mitra/*driver* adalah sebanyak 63% responden mengatakan tidak diberikan lembaran yang berupa isi perjanjian kemitraan, sebanyak 25% responden mengatakan diberikan lembaran yang berupa isi perjanjian kemitraan, dan sebanyak 12% responden tidak mengetahui tentang perjanjian kemitraan tersebut. Jadi sebanyak 63% responden tersebut mengatakan bahwa perjanjian

kemitraan dengan perusahaan tersebut terdapat pada aplikasi, ketika calon mitra telah mengisi data diri untuk bermitra lalu terdapat syarat dan ketentuan yang berisi perjanjian kemitraan tersebut, calon mitra harus mengklik setuju pada syarat dan ketentuann tersebut untuk dapat melanjutkan proses pendaftaran menjadi mitra Gojek Indonesia. Setelah proses pendaftaran melalui aplikasi selesai maka calon mitra harus melengkapi berkas data diri berupa fotokopi ktp (kartu tanda penduduk), fotokopi kartu keluarga, fotokopi stnk (surat tanda nomer kendaraan), fotokopi sim c (surat izi mengemudi c) untuk kendaraan bermotor roda dua, dan skck (surat keterangan catatan kepolisian) dengan datang ke kantor GO-JEK sesuai domisili mitra. Setelah semua berkas dan persyaratan telah dilengkapi maka proses pendaftaran mitra dinyatakan telah selesai dan mitra akan mendapat lembaran berupa keterangan mitra tersebut dinyatakan sah bergabung sebagai mitra GO-JEK.

Sebanyak 25% responden menganggap bahwa lembaran keterangan telah bergabung menjadi mitra tersebut merupakan isi dari perjanjian kemitraan tersebut dan sebanyak 12% responden pada saat penulis melakukan wawancara mengatakan tidak mengetahui mengenai lembaran tersebut.

Kesimpulan dari data diatas adalah mitra/*driver* mengatakan tidak diberikan lembaran yang berisi mengenai perjanjian kemitraan dengan Gojek Indonesia, melainkan perjanjian kemitraan tersebut terdapat didalam aplikasi pendaftaran. Hal tersebut yang membuat mitra/*driver* bingung mengenai ketentuan yang dibuat oleh Gojek Indonesia karena mitra/*driver* banyak yang tidak membaca dan tidak

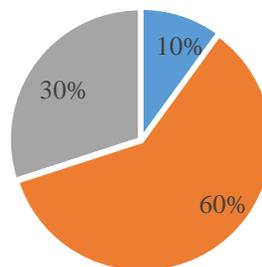
mehami isi syarat dan ketentuan yang mereka klik secara *online* saat melakukan proses pendaftaran pada aplikasi.

2. Substansi Perjanjian Kemitraan Gojek Indonesia Dengan Mitra

Dalam perjanjian kemitraan Gojek Indonesia dengan mitra/*driver* disebutkan mengenai ketentuan pembayaran atribut berupa jaket dan helm secara angsuran sebanyak Rp. 2500,- selama 40 kali. Akan tetapi penulis menemukan fakta dilapangan bahwa pelaksanaan perjanjian kemitraan tersebut terdapat ketidaksesuaian mengenai lamanya cicilan untuk pembayaran atribut berupa jaket dan helm tersebut. Terjadi potongan deposit saldo mitra/*driver* melebihi dari yang diperjanjikan untuk angsuran pembayaran atribut. Berikut adalah data hasil wawancara yang penulis lakukan kepada 100 orang mitra/*driver* di Kota Malang mengenai angsuran pembayaran atribut Gojek:

Diagram 2. Presentase Pelanggaran Pembayaran Cicilan Atribut

Apakah anda pernah mengalami potongan cicilan atribut (helm dan jaket) melebihi yang diperjanjikan?



■ Iya ■ Tidak ■ Tidak tau

Sumber: Data Primer, diolah 12 Mei 2018

Berdasarkan data diatas, sebanyak 10% mitra/*driver* pernah mengalami potongan untuk cicilan atribut berupa jaket dan helm melebihi yang terdapat dalam perjanjian kemitraan, sebanyak 60% mitra/*driver* tidak pernah mengalami potongan untuk cicilan atribut melebihi yang terdapat dalam perjanjian kemitraan, dan sebanyak 30% mitra/*driver* tidak memperhatikan saldo yang terpotong untuk pembayaran cicilan atribut berupa jaket dan helm GO-JEK. Akan tetapi para mitra yang tidak mengalami potongan saldo melebihi yang terdapat dalam perjanjian ini pernah mendengar bahwa ada rekan mitra lain yang mengeluhkan potongan saldo untuk pembayaran cicilan atribut yang tidak sesuai dengan yang terdapat dalam perjanjian kemitraan. Sedangkan mitra/*driver* yang pernah mengalami potongan saldo deposit untuk pembayaran cicilan atribut tidak sesuai dalam perjanjian lebih memilih diam dengan tidak melakukan komplain kepada perusahaan. Hal tersebut dilakukan karena para mitra takut apabila melakukan komplain akan dilakukan pemutusan mitra oleh pihak perusahaan, mereka sangat membutuhkan pekerjaan tersebut untuk memenuhi kehidupan keluarga dan menjadi mitra GO-JEK adalah pekerjaan utama mereka.

Kesimpulan dari data diatas adalah dalam implementasi perjanjian kemitraan antara mitra/*driver* dengan Gojek Indonesia ditemukan fakta bahwa yang terjadi di lapangan tidak sesuai dengan yang diperjanjikan dalam perjanjian kemitraan antara mitra/*driver* dengan Gojek Indonesia dan mengakibatkan kerugian yang dialami oleh mitra/*driver* dalam hal potongan saldo yang melebihi ketentuan untuk cicilan pembayaran atribut GO-JEK berupa helm dan jaket.

D. Hambatan Yang Terjadi Dalam Penelitian Mengenai Pelaksanaan Perjanjian Kemitraan Antara Mitra/*Driver* Dengan Gojek Indonesia Di Kota Malang

Berdasarkan hasil wawancara yang telah penulis lakukan terdapat beberapa hambatan yang penulis alami saat melakukan pengambilan data seperti adanya penolakan dari beberapa mitra/*driver* GO-JEK ketika ingin diwawancarai, beberapa mitra khawatir dengan privasi pribadi mereka dan informasi yang mereka berikan dapat mengakibatkan dilakukan pemutusan mitra oleh perusahaan karena bermitra dengan GO-JEK merupakan satu-satunya harapan mereka mendapatkan penghasilan.

Berkaitan dengan hambatan yang dialami oleh mitra/*driver* dalam pelaksanaan perjanjian kemitraan dengan Gojek Indonesia yaitu apabila terjadi pelanggaran oleh pihak perusahaan, mereka sebagai mitra tidak terlindungi hak-haknya karena tidak ada perlindungan hukum yang secara jelas mengatur mengenai angkutan berbasis transportasi *online* di Indonesia. Status mitra/*driver* dalam kerjasama ini bukan merupakan sebagai pekerja karena perjanjian yang digunakan bukan merupakan kontrak kerja yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan sehingga mitra/*driver* tidak memiliki perlindungan hukum yang secara spesifik mengatur hak-hak yang mereka miliki. Namun hambatan juga dialami oleh pihak perusahaan yaitu Gojek Indonesia dalam pelaksanaan perjanjian kemitraan dengan mitranya tersebut karena tidak ada undang-undang yang mengatur mengenai perusahaan ojek berbasis aplikasi *online*.

Permasalahan yang timbul terkait potongan saldo yang tidak sesuai untuk pembayaran cicilan atribut berupa jaket dan helm yang dialami mitra/driver GO-JEK pihak perusahaan berpendapat hal tersebut terjadi akibat adanya kesalahan pada sistem aplikasi jaringan mereka, hal tersebut dikarenakan potongan saldo untuk pembayaran cicilan atribut berupa helm dan jaket GO-JEK dilakukan secara otomatis (*by system*) kepada deposit saldo mitra/driver. Di kantor GO-JEK perwakilan Kota Malang sendiri pihak perusahaan tidak dapat berbuat banyak karena sistem yang digunakan otomatis secara terpusat. Perusahaan berupaya semaksimal mungkin menerima keluhan yang disampaikan oleh mitra/driver dan memperbaiki sistem mereka agar tidak terjadi hal yang serupa dikemudian hari. Hal tersebut dilakukan perusahaan untuk menjaga hubungan kemitraan yang baik dengan mitra/driver GO-JEK.

Menurut Lawrence M. Friedman, stated that legal behaviour is a behaviour that is influenced by the rules, decisions, orders or laws issued by the official legal authority. Legal behaviour is not just a law-abiding behaviour, but all the behaviours that are reacting to something, going on the legal system. The reaction may be complying with the law or include reaction is lawlessness.⁸

Pernyataan Friedman diatas dikemukakan dalam teori yang dibangunnya yang dikenal dengan teori legal sistem yang menyatakan bahwa dalam penerapan hukum, hukum dipandang secara integral dalam suatu kesatuan yang utuh yang terdiri dari sub sistem. Lawrence M. Friedman menyatakan bahwa dalam penerapan hukum terdapat tiga komponen yang mempengaruhinya, yang terdiri

⁸ Achmad Ali, **Menguak Teori Hukum (*legal theory*) dan Teori Peradilan (*Jurisprudence*)**, Vol. 55, 2016. Hlm. 191.

dari *legal structure*, *legal substance*, dan *legal culture*.⁹ Sebagai suatu penerapan hukum maka lembaga penegak hukum tidak dapat menyampingkan ketiga komponen tersebut.

Pada penelitian ini peneliti akan menjabarkan lebih spesifik hambatan-hambatan yang dialami dari ketiga komponen sebagai berikut :

1. Hambatan Substansi

Pada pelaksanaan perjanjian kemitraan antara Gojek Indonesia dengan mitra/*driver* terdapat hambatan dari segi substansi atau peraturan untuk mengawasi perjanjian tersebut agar berjalan sebagaimana mestinya agar tidak ada yang dirugikan. Tidak adanya aturan yang secara jelas mengatur mengenai transportasi berbasis aplikasi *online* merupakan hambatan terbesar dalam pengawasan pelaksanaan perjanjian kemitraan tersebut dan menjadi keresahan untuk para mitra karena mereka merasa tidak ada payung hukum yang jelas.

Perjanjian kemitraan yang dibuat oleh Gojek Indonesia juga merupakan perjanjian jenis baru yang modern melalui perjanjian elektronik memanfaatkan kemajuan teknologi informasi dan komunikasi. Perjanjian kemitraan ini pada dasarnya merupakan perjanjian yang memberikan banyak manfaat bagi masyarakat. Eksistensi perjanjian ini berdasarkan pada prinsip kemanfaatan hukum dan perlindungan. Hadirnya mitra GO-JEK ini menunjukkan bahwa perjanjian ini memberikan banyak manfaat kepada masyarakat karena menciptakan

⁹ Lawrence M. Friedmann. *The Legal Sistem: A social Science Perspectif*. Russel Sage Foundation, New York, 1977. hlm. 77.

lapangan kerja baru dimasyarakat dengan menjadi mitra Gojek Indonesia. Akan tetapi belum adanya aturan yang spesifik mengatur mengenai transportasi berbasis aplikasi *online* khususnya yang menggunakan kendaraan bermotor roda dua merupakan kendala yang berakibat kurangnya perlindungan hukum bagi para mitra/*driver*.

Jika dilihat dalam perjanjian kemitraan ini seharusnya tidak diperbolehkan menggunakan perjanjian standar karena dijelaskan bahwa di samping prosedur pembuatannya yang bersifat sepihak, terdapat masalah lain yaitu dalam isi perjanjian standar mengandung ketentuan pengalihan kewajiban atau tanggungjawab pelaku usaha. Biasanya ketentuan ini bermaksud untuk membatasi, atau bahkan menghapus sama sekali tanggung jawab yang semestinya dibebankan atau ditanggung kepada pihak produsen atau penyedia jasa. Akan tetapi sebenarnya kontrak standar masih dibenarkan apabila isinya tidak mengalihkan tanggungjawab pelaku usaha alias pihak produsen atau penyedia jasa.

Penulis berharap pemerintah dapat lebih memperhatikan dan segera memberikan solusi berupa peraturan perundang-undangan yang mengatur secara spesifik mengenai kegiatan operasi transportasi berbasis aplikasi *online* khususnya yang menggunakan kendaraan bermotor umum roda dua agar hak-hak mitra dapat terpenuhi sepenuhnya dan mempunyai payung hukum yang jelas sebagai pelindung bagi mitra/*driver*.

2. Hambatan Struktur

Faktor penyebab tidak tercipta perlindungan hukum terhadap penyedia jasa transportasi *online* (GO-JEK) maupun mitranya adalah kurangnya perhatian dari pemerintah yang tidak segera menyusun peraturan yang mengatur tentang jasa transportasi online yang lahir dari kemajuan teknologi modern. Maka dari itu aparat penegak hukum tidak dapat bekerja secara maksimal untuk melindungi hak-hak terutama yang dimiliki mitra, dari hasil wawancara yang penulis lakukan pelanggaran yang menyebabkan kerugian lebih banyak dialami oleh mitra. Berikut faktor yang mempengaruhi tidak terciptanya perlindungan hukum bagi perusahaan (Gojek Indonesia) dan mitra yaitu :

- a. Pengambil kebijakan dalam hal ini pemerintah belum berfikir progresif dalam arti masih menerapkan aturan berdasarkan teks undang-undang semata,
- b. Pemerintah belum menyediakan regulasi yang berhubungan dengan prosedural jasa transportasi *online*,
- c. Keberadaan perjanjian jasa transportasi *online* belum termuat dalam substansi hukum dan lembaga hukum sebagai pengambil kebijakan belum mampu menyelaraskan perubahan masyarakat yang disebabkan oleh kemajuan teknologi dan substansi hukum.

Selain itu dampak belum adanya aturan hukum mengenai transportasi berbasis aplikasi *online* ini bagi perusahaan (Gojek Indonesia) dan mitra/driver sebagai berikut:

- a. Ijin operasi di beberapa daerah di Indonesia tidak dikeluarkan sehingga perjanjian ini terkesan illegal,
- b. Hak mengakses penumpang bagi perusahaan penyedia sangat terbatas,
- c. Mitra/*driver* mendapat intimidasi bahkan penganiayaan dari pekerja transportasi lain yang tidak menggunakan jasa transportasi *online*.

3. Hambatan Kultur

Penulis melihat adanya pemberitaan di beberapa media jika terjadi pelanggaran yang dilakukan oleh perusahaan kepada mitranya menjadi dasar dilakukannya penelitian ini, salah satu pelanggaran yang terjadi yaitu potongan deposit saldo untuk pembayaran atribut Gojek berupa jaket dan helm yang melebihi ketentuan dalam perjanjian kemitraan antara Gojek Indonesia dengan mitra. Mitra/*driver* Gojek Indonesia merasa dirugikan akibat terjadinya potongan saldo yang tidak sesuai tersebut. Akan tetapi, banyak dari mitra/*driver* tidak berani melakukan komplain karena takut akan dilakukan pemutusan mitra oleh perusahaan. Kurangnya pemahaman hukum juga menjadi kendala bagi mitra/*driver*. Oleh karena itu, banyak mitra/*driver* yang lebih memilih untuk bersikap pasif dengan tidak melakukan komplain kepada perusahaan saat terjadi potongan deposit saldo melebihi dari yang ditentukan. Mitra/*driver* hanya bisa menerima hal tersebut, seperti budaya yang sudah melekat dimasyarakat yaitu “lebih baik cari aman, dari pada tidak punya pekerjaan”. Hal ini jika terus terjadi tentu dapat merugikan mitra/*driver* karena berdampak

pada kurangnya pendapatan yang diterima mitra/*driver* dan juga minat masyarakat untuk bermitra dengan Gojek Indonesia.

Jadi kesimpulan yang dapat diambil adalah dalam pelaksanaan perjanjian kemitraan ini mitra/*driver* lebih bersikap pasif termasuk dengan tidak melakukan komplain kepada perusahaan karena menjadi mitra/*driver* Gojek merupakan pekerjaan utama mereka untuk memenuhi kebutuhan ekonomi. Mitra/*driver* takut jika pihak perusahaan melakukan putus mitra mereka tidak mempunyai pekerjaan lagi.

E. Upaya-Upaya Yang Dilakukan Mitra/Driver GO-JEK Terhadap Pelaksanaan Isi Perjanjian Yang Tidak Sesuai Dalam Perjanjian Kemitraan Dengan Gojek Indonesia

Pada penelitian ini penulis melakukan pengambilan data melalui wawancara langsung dengan mitra/*driver* GO-JEK dimana penelitian ini dilakukan dalam lingkup Kota Malang khususnya para mitra yang beroperasi disekitar kampus Universitas Brawijaya dan sepanjang Jalan Soekarno Hatta. Pengambilan data penulis lakukan untuk mendapatkan data berupa upaya-upaya yang dilakukan oleh mitra untuk mendapatkan haknya sesuai isi perjanjian kemitraan antara Gojek Indonesia dengan mitra GO-JEK agar perusahaan dapat menjalankan isi perjanjian kemitraan dengan baik dan memberikan hak kepada mitra secara jelas.

Dari wawancara yang penulis lakukan diperoleh hasil bahwa mitra/*driver* dan perusahaan (Gojek Indonesia) menunjukkan beberapa upaya yang telah dilakukan oleh kedua belah pihak, akan tetapi menurut penulis upaya-upaya yang dilakukan

kedua belah pihak masih belum cukup menjamin terpenuhinya hak mitra/*driver* GO-JEK khususnya di Kota Malang. Oleh karena itu penulis berharap agar pemerintah dapat membantu memberikan solusi yang tepat dengan mengeluarkan aturan yang jelas sebagai payung hukum yang mengatur angkutan umum berbasis aplikasi *online* dan aturan mengenai kendaraan umum bermotor roda dua karena hal tersebut merupakan sebuah inovasi positif dari perkembangan teknologi yang sangat berguna bagi masyarakat.

Hasil wawancara yang penulis lakukan kepada mitra/*driver* dan perusahaan (Gojek Indonesia) bahwa telah dilakukan upaya preventif yaitu tindakan untuk menghindari atau mencegah dari tindakan yang mengakibatkan terjadinya penyimpangan. Upaya pencegahan ini memiliki peran penting agar mitra maupun perusahaan tidak mengalami kerugian serta diharapkan terjalin kerjasama kemitraan yang baik sehingga terciptanya kenyamanan, keamanan, dan berjalannya prinsip saling menguntungkan oleh kedua belah pihak.

Selain upaya preventif yang telah dilakukan oleh mitra/*driver* dan perusahaan (Gojek Indonesia) terdapat upaya represif yang juga dilakukan apabila upaya preventif tersebut tidak berjalan sesuai dengan semestinya. Upaya represif merupakan suatu pengendalian sosial yang bertujuan untuk mengembalikan keserasian yang pernah terganggu akibat terjadinya suatu pelanggaran dengan cara memberikan sanksi sesuai dengan pelanggaran yang dilakukan oleh para pihak. Upaya represif tersebut dapat diberikan kepada pihak yang melakukan pelanggaran

hukum terhadap isi dari perjanjian kepada pihak yang tidak memenuhi hak dan kewajiban dan dapat diberikan sanksi sesuai pelanggaran yang dilakukannya.

1. Upaya Preventif Dari Mitra/Driver

Berdasarkan hasil wawancara yang penulis lakukan kepada mitra/*driver* terdapat pelanggaran dari isi perjanjian kemitraan tersebut yang berupa potongan deposit untuk pembayaran cicilan atribut melebihi dari yang diperjanjikan. Maka dari itu mitra lain yang tidak mengalami hal demikian melakukan upaya-upaya preventif. Upaya-upaya preventif yang dilakukan mitra dengan cara menjaga deposit saldo mereka tetap tersedia agar potongan dapat dilakukan tepat waktu secara otomatis oleh pihak perusahaan (Gojek Indonesia), mereka beranggapan apabila deposit saldo tidak tersedia atau minus maka potongan tidak dapat dilakukan dan dapat mengacaukan sistem yang berdampak dikemudian hari terjadi potongan deposit secara dobel kepada mitra/*driver*. Selain itu mitra melakukan upaya-upaya dengan menjaga reputasi kinerja mereka selalu baik untuk mendapat penilaian bintang 5 dari konsumen agar tetap konsisten setiap hari memiliki rata-rata nilai 4.0 dari reputasi kinerja mereka.

2. Upaya Preventif Dari Perusahaan

Tindakan pencegahan yang dilakukan oleh perusahaan (Gojek Indonesia) bertujuan untuk menunjukkan itikad baik kepada mitra/*driver* agar dapat membangun kerjasama kemitraan yang baik dan terjalin kepercayaan antara kedua belah pihak. Selain itu upaya preventif yang dilakukan perusahaan agar

mitra merasa nyaman dan dihargai apabila terjadi suatu hal yang tidak diinginkan diluar isi dari perjanjian kemitraan tersebut dan terpenuhinya hak yang dimiliki oleh mitra.

Berdasarkan hasil wawancara yang penulis lakukan kepada staf humas GO-JEK di Kota Malang, telah dilakukan upaya-upaya preventif oleh perusahaan dengan memberikan informasi atau pemberitahuan kepada mitra/*driver* apabila terjadi perubahan kebijakan yang dilakukan oleh perusahaan (Gojek Indonesia). Salah satu contohnya apabila terjadi perubahan tarif dasar atau minimum perjalanan menggunakan fitur *Go-Ride* maka perusahaan memberikan informasi dengan mengumumkan perubahan persyaratan tersebut melalui aplikasi GO-JEK yang dimiliki mitra/*driver* ataupun melalui media lainnya yang ditentukan oleh perusahaan.¹⁰ Perusahaan juga mengumumkan perubahan persyaratan di kantor perwakilan GO-JEK setiap daerah, hal ini dilakukan karena setiap hari pasti ada mitra/*driver* yang datang ke kantor seperti untuk mengambil masker yang disediakan oleh perusahaan, maka dari itu perusahaan juga melakukan sosialisasi di kantor perwakilan GO-JEK setiap daerah kepada mitra/*driver* yang datang. Selain itu perusahaan selalu berusaha menerima segala aspirasi dan keluhan yang dialami mitra/*driver* serta menindaklanjuti keluhan tersebut untuk mencari jalan keluar terbaik bagi kedua belah pihak. Perusahaan berusaha untuk menciptakan kondisi yang nyaman, aman, dan

¹⁰ Wawancara dengan staf humas Gojek Indonesia

menjamin kesejahteraan mitranya agar terjalin kerjasama kemitraan yang baik. Perusahaan juga selalu berusaha untuk memperbaiki dan mengembangkan sistem aplikasi mereka agar tidak terdapat celah atau *bug* yang dapat merugikan kedua belah pihak.

3. Upaya Represif Mitra/Driver

Upaya represif adalah upaya lain yang dapat dilakukan oleh mitra/*driver* berupaya pemberian sanksi kepada pihak yang melakukan pelanggaran, akan tetapi dalam hal ini mitra/*driver* tidak dapat berbuat banyak melakukan tindakan represif apalagi sampai memberikan sanksi kepada perusahaan (Gojek Indonesia) apabila terjadi pelanggaran terhadap isi dari perjanjian kemitraan tersebut, contohnya apabila mitra/*driver* mengalami potongan saldo melebihi dari yang ditentukan dalam perjanjian kemitraan tersebut untuk pembayaran cicilan atribut berupa helm dan jaket ataupun perubahan tarif minimum perjalanan.

Berdasarkan hasil wawancara yang penulis lakukan mitra lebih bersikap pasif dengan menerima segala perubahan persyaratan yang telah ditentukan perusahaan, tindakan yang dapat dilakukan mitra hanya sebatas menyampaikan keluhan untuk mendapatkan haknya yang terdapat dalam isi perjanjian kemitraan yang telah disepakati. Mitrapun takut apabila mengajukan keluhan terlalu sering mitra akan terkena pemblokiran dan tidak dapat mengakses aplikasi *driver* GO-JEK, hingga terkena pemutusan mitra yang dilakukan oleh perusahaan. Hal ini sangat disayangkan oleh mitra/*driver* karena mereka

merasa tidak memiliki payung hukum yang jelas untuk melindungi hak-hak yang dimiliki oleh mitra.

4. Upaya Represif Dari Perusahaan

Upaya represif yang dilakukan oleh perusahaan adalah dengan memberikan sanksi kepada mitra/*driver* yang melakukan pelanggaran terhadap ketentuan dari isi perjanjian kemitraan yang telah disepakati oleh kedua belah pihak. Pemberian sanksi kepada mitra/*driver* ini lebih dikenal dengan istilah *suspend*. Istilah *suspend* Gojek adalah istilah yang digunakan apabila akun mitra/*driver* Gojek tidak dapat digunakan untuk menerima order karena akunnya bermasalah sehingga pihak Gojek memberhentikan sementara akun driver Gojek tersebut sampai batas waktu tertentu atau sampai proses klarifikasi pelanggaran selesai. *Suspend* Gojek ini dibagi menjadi dua kategori yaitu *Auto Suspend* dan *Manual Suspend*. *Auto Suspend* Gojek adalah *suspend* yang terjadi karena pemilik akun mitra/*driver* terdeteksi secara otomatis dari sistem Gojek bahwa melakukan pelanggaran. Sedangkan *manual suspend* Gojek adalah *suspend* yang dilakukan secara manual karena adanya laporan pelanggaran dari pihak pelanggan atau pihak lain kepada pihak Gojek terhadap mitra/*driver* Gojek pemilik akun yang melakukan pelanggaran.

Pertama Gojek Indonesia sebagai perusahaan pemegang hak atas aplikasi dapat melakukan pemblokiran sementara kepada mitra/*driver* dalam jangka waktu tertentu selama 30 menit apabila mitra melakukan pelanggaran. Selanjutnya apabila mitra/*driver* masih melakukan pelanggaran secara

berulang kali dengan diakumulasikan maka perusahaan sebagai pemegang hak atas aplikasi dapat melakukan pemblokiran secara permanen sehingga mitra tidak dapat masuk ke dalam aplikasi menggunakan akun yang dimiliki bahkan perusahaan dapat melakukan pemutusan hubungan kemitraan.

Jadi kesimpulan yang dapat diambil adalah dalam pelaksanaan perjanjian kemitraan ini perusahaan dan mitra/*driver* telah melakukan upaya-upaya yaitu berupa upaya preventif sebagai langkah awal bagi para pihak untuk mencegah pelanggaran yang telah ditentukan dalam isi perjanjian kemitraan tersebut dan juga melakukan upaya represif berupa pemberian sanksi apabila telah terjadi pelanggaran terhadap isi dari perjanjian kemitraan antara GO-JEK Indonesia dan mitra/*driver* yang bertujuan agar perjanjian kemitraan tersebut berjalan dengan baik sesuai dengan isi dan kesepakatan yang telah ditentukan, serta terjalinnya hubungan kemitraan yang baik dan saling menguntungkan antara kedua belah pihak.

BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan yang telah penulis uraikan diatas, maka dapat diambil kesimpulan sesuai dengan maksud dan tujuan dari pembahasan skripsi ini sebagaimana yang dituliskan peneliti sebagai berikut..:

1. Implementasi Perjanjian Kemitraan Antara Mitra/Driver GO-JEK dengan Gojek Indonesia

Implementasi perjanjian kemitraan antara Gojek Indonesia dengan mitra GO-JEK di Kota Malang masih belum berjalan sesuai yang diharapkan, dalam implementasi perjanjian kemitraan tersebut terdapat permasalahan yang ditemukan berdasarkan hasil wawancara yang penulis lakukan kepada mitra/*driver* yaitu :

- a. Implementasi dari perjanjian kemitraan Gojek Indonesia dengan mitra/*driver* belum sesuai dengan isi yang telah ditentukan dalam hal potongan deposit saldo untuk pembayaran cicilan atribut jaket dan helm GO-JEK karena potongan melebihi dari yang telah ditentukan dalam perjanjian kemitraan.
- b. Mitra tidak mendapat informasi yang jelas mengenai potongan saldo deposit untuk pembayaran cicilan atribut GO-JEK berupa helm dan jaket.

- c. Perubahan mengenai ketentuan yang terdapat dalam perjanjian kemitraan tersebut dilakukan secara sepihak oleh perusahaan dan pemberitahuan melalui aplikasi ataupun media lain yang ditentukan dalam perjanjian kerap kali telat.
- d. Sosialisasi dan informasi yang kurang apabila terdapat perubahan ketentuan yang dilakukan oleh perusahaan.

2. Perlindungan Hukum Antara Mitra/Driver GO-JEK Dengan Gojek Indonesia

Dalam pelaksanaan perjanjian kemitraan tersebut mitra/*driver* GO-JEK merasa kurangnya perlindungan hukum untuk melindungi hak-hak mereka terkait dengan

- a. Tidak ada aturan hukum yang secara spesifik mengatur mengenai transportasi berbasis aplikasi *online* untuk melindungi hak-hak para pihak yang terdapat dalam perjanjian kemitraan.
- b. Landasan hukum yang dapat digunakan dalam perjanjian kemitraan tersebut yaitu Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata mengenai syarat sahnya perjanjian.

Mitra/*driver* telah melakukan upaya-upaya untuk mendapatkan dan melindungi hak-haknya yang terdapat dalam perjanjian kemitraan tersebut. Mitra telah melakukan upaya-upaya yaitu upaya preventif hingga upaya represif kepada perusahaan. Upaya yang dilakukan mitra yaitu:

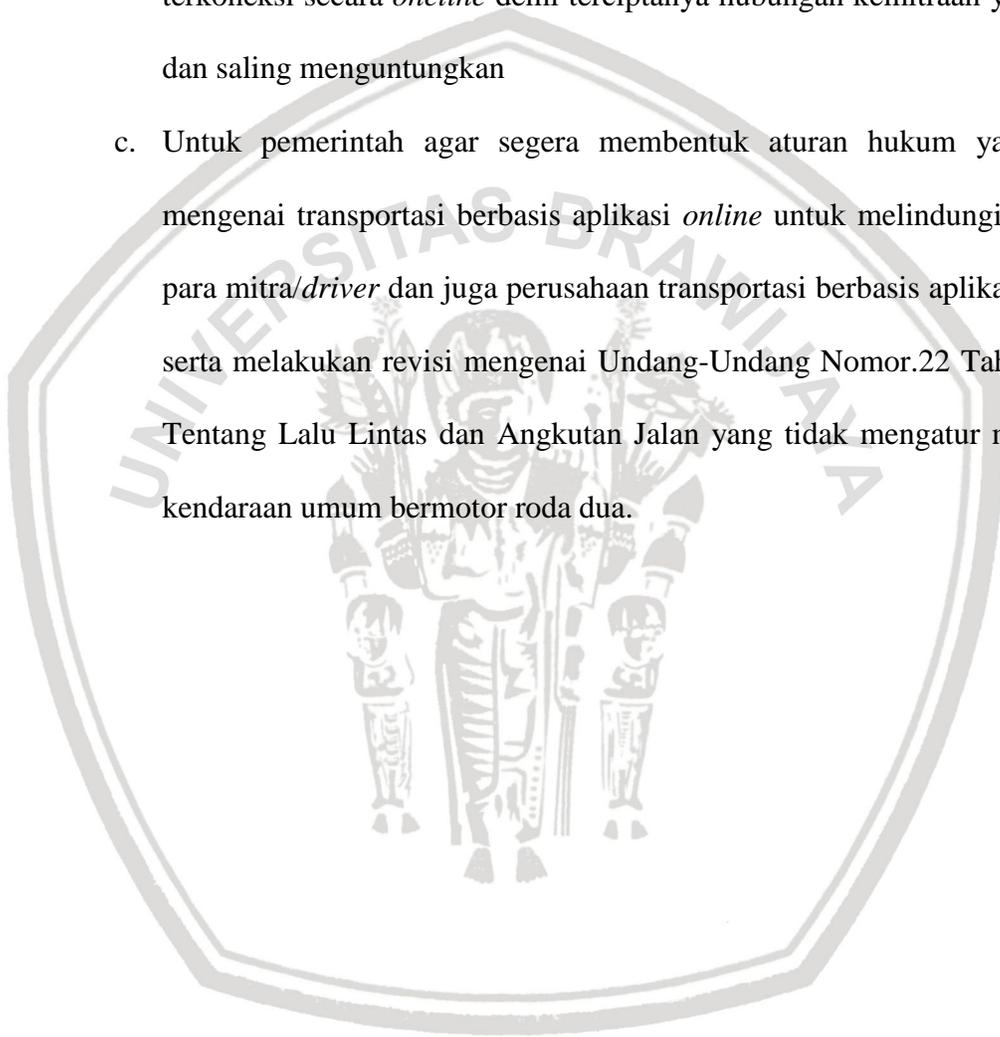
- a. Mitra melakukan upaya preventif dengan menjaga deposit saldo tetap tersedia agar potongan dapat dilakukan tepat waktu secara otomatis agar tidak mengacaukan sistem yang berdampak dikemudian hari terjadi potongan deposit secara ganda kepada mitra/*driver*.
- b. Mitra yang mengalami potongan saldo deposit untuk pembayaran jaket dan helm melebihi dari yang diperjanjikan dalam perjanjian kemitraan tidak banyak melakukan upaya represif karena perusahaan dalam perjanjian merupakan posisi dominan sehingga mitra tidak dapat memberikan sanksi karena takut dilakukan putus mitra dengan perusahaan, mitra hanya mengajukan komplain secara langsung ke kantor perwakilan GO-JEK apabila terjadi potongan deposit saldo melebihi dari yang ditentukan dalam perjanjian kemitraan tersebut untuk pembayaran cicilan atribut berupa helm dan jaket.

B. SARAN

Adapun penulis akan memberikan beberapa saran berdasarkan hasil pembahasan skripsi ini yang ditujukan kepada mitra/*driver* GO-JEK dan perusahaan Gojek Indonesia serta pemerintah sebagai berikut :

- a. Untuk mitra/*driver* GO-JEK dan Gojek Indonesia agar mendorong pemerintah untuk membentuk aturan hukum yang jelas mengenai transportasi berbasis aplikasi *online* karena hal ini merupakan inovasi positif dari perkembangan teknologi dan memiliki banyak manfaat bagi masyarakat

- b. Untuk mitra/*driver* GO-JEK dengan adanya perkumpulan solidaritas rekan GO-JEK Malang Raya untuk lebih bekerjasama secara kolektif apabila terdapat permasalahan agar dapat dicari jalan keluar bersama yang adil serta Gojek Indonesia lebih meningkatkan pelayanan terutama pada sistem yang terkoneksi secara *online* demi terciptanya hubungan kemitraan yang baik dan saling menguntungkan
- c. Untuk pemerintah agar segera membentuk aturan hukum yang jelas mengenai transportasi berbasis aplikasi *online* untuk melindungi hak-hak para mitra/*driver* dan juga perusahaan transportasi berbasis aplikasi *online* serta melakukan revisi mengenai Undang-Undang Nomor.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang tidak mengatur mengenai kendaraan umum bermotor roda dua.



DAFTAR PUSTAKA

LITERATUR

- A.Qirom Meliala, **Pokok-Pokok Hukum Perikatan Beserta Perkembangannya**, Yogyakarta, Liberty, 1985
- Abdul R. Saliman, **Hukum Bisnis Untuk Perusahaan Teori dan Contoh Kasus**, Prenadamedia Group, Jakarta, 2005
- Abdulkadir Muhammad, **Hukum Pengangkutan Niaga**, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2008
- Achmad Ali, **Menguak Teori Hukum (legal theory) dan Teori Peradilan (Jurisprudence)**, Vol. 55. 2016.
- Agus Yudha Hernoko, **Hukum Perjanjian Asas Proposionalitas Dalam Kontrak Komersial**, Kencana, Jakarta, 2011
- Agus Yudha Hernoko, **Hukum Perjanjian Asas Proposionalitas Dalam Kontrak Komersial**, Kencana, Jakarta, 2011
- Ahmad Rizki Sridadi, **Pedoman Perjanjian Kerja Bersama**, Empatdua Media, Malang, 2016
- Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, **Kamus Besar Bahasa Indonesia**, cetakan ketujuh edisi II, Balai Pustaka, Jakarta, 1996,
- Helen J. Bond & Peter Key, **Business Law (second Edition)**, Blackstone Press Limited, London, 1995
- HNM Purwosutjipto, **Pengertian Pokok hukum Dagang Indonesia Jilid 2**, Djambatan, Jakarta, 1999
- Intan Nur Rahmawanti, dkk, **Win-Win Solution Sengketa Konsumen**, Pustaka Yustisia, 2014
- J. Satrio, **Hukum Perjanjian**, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1992
- J.S Badudu dan Sutan Mohammad Zain, **Kamus Umum Bahasa Indonesia**, Intergraphic, Jakarta, 1994
- Johannes Ibrahim, **Hukum Organisasi Perusahaan Pola Kemitraan dan Badan Hukum**, Refika Aditama, Bandung, 2006

- John L. Mariotti dalam Muhammad Jafar Hafsa, **Kemitraan Usaha**, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 1999
- Jonaedi Efendi, et.al, **Metode Penelitian Hukum Normatif dan Empiris**, Jakarta, Prenada Media, 2016
- Julios Bobo, **Transformasi Ekonomi Rakyat**, Pustaka Cidesindo, Jakarta, 2003
- Kalusul Perjanjian Kemitraan GO-JEK Indonesia Tahun 2015
- Kontrak GO-JEK Indonesia
- Lawrence M. Friedmann, *The Legal Sistem: A social Science Perspectif. Russel Sage Foundation*, New York, 1977
- Muchtarudin Siregar, **Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan**, Lembaga Penerbitan FE UI, Jakarta, 1981
- Muhammad Ja far Hafsa, **Kemitraan Usaha**, Jakarta, Pustaka Sinar Harapan, 1999
- Peter Salim dan Yenny Salim, **Kamus Bahasa Indonesia**, Edisi I, Jakarta
- Philipus M Hadjon, **Perlindungan Hukum Bagi Rakyat Indonesia**, Bina Ilmu, Surabaya, 1987
- R. Setiawan, **Pokok-Pokok Hukum Perikatan**, Bina Cia, cetakan ke 3, Bandung, 1987
- R. Soekardono, **Hukum Dagang Indonesia**, CV. Rajawali, Jakarta, 1981
- Riduan Syahrini, **Seluk Beluk dan Asas-Asas Hukum Perdata**, Alumni, Bandung, 2004
- Sanapiah Faisal, **Format-Format Penelitian Sosial: Dasar-Dasar dan Aplikasi**, Rajawali Prers, Jakarta, 1995
- Satjio Raharjo, **Ilmu Hukum, Bandung**, Citra Aditya Bakti, 2000
- Seotojo Prawirohamidjojo, **Itikad Baik (Goede Trouw/ Good faith)**, Pidato Dalam Rangka Memperingati Dies Natalis XXXVIII Universitas Airlangga Surabaya, 11 November 1992
- Sudikno Mertokusumo, **Mengenal Hukum Suatu Pengantar**, Liberty, Yogyakarta, Yogyakarta, 2008.
- Sumantoro, **Hukum Ekonomi**, Penerbit Universitas Indonesia (UI-Press), Jakarta, 1986

Suwardjoko Warpani, **Merencanakan Sistem Pengangkutan**, Penerbit ITB, Bandung, 1990

Tim Penyusun Kamus Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa Indonesia Depdikbud, **Kamus Besar Bahasa Indonesia**, Balai Pustaka, Jakarta, 1991

JURNAL

Dwi Nur Habibah, **Aspek hukum yang timbul dari kegiatan usaha ojek berbasis aplikasi atau online (GO-Jek)**, Skripsi, Fakultas Hukum, Universitas Pasundan, Bandung, 2016.

Siti Nurchotimah, **Persepsi Masyarakat Tentang Kebijakan Transportasi Online Di Terminal Purabaya Sidoarjo**, Skripsi Fakultas Ushuludin Dan Filsafat Universitas Islam Negeri Sunan Ampel Surabaya

Dr. Muhammad As Ari. Am, **Perlindungan Hukum Terhadap Perjanjian Jasa Transportasi Online**, Fakultas Hukum, Unsn Kolaka

WEBSITE

<https://daftar.go-ride.co.id/>, diakses pada tanggal 2 Juni 2018

<https://www.go-jek.com/>, diakses pada tanggal 5 Juni 2018

<http://strategihukum.net/peran-pemerintah-dalam-mengatur-bisnis-jasa-berbasis-teknologi-aplikasi>, diakses pada tanggal 5 Juni 2018

PERUNDANG-UNDANGAN

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 2012 Tentang Penyelenggaraan Sistem dan Transaksi Elektronik

Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi Transaksi Elektronik

Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2013 tentang Ketenagakerjaan

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan