

### BAB III

#### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

##### A. Deskripsi Obyek Penelitian

###### 1. Deskripsi Umum PT Gojek Indonesia

PT Gojek Indonesia merupakan perusahaan yang menyediakan jasa layanan berbasis teknologi sehingga dapat memimpin jalannya revolusi industri. PT Gojek Indonesia berdiri sejak tahun 2010 diawali dengan layanan pertama yaitu pemesanan ojek melalui *call center*. Kemudian pada tahun 2015 PT Gojek Indonesia meluncurkan aplikasi berbasis teknologi yang dapat diunduh pada layanan *Play Store* atau *Apps Store* yang tersedia pada handphone pengguna. Aplikasi tersebut telah dilengkapi dengan tiga layanan yaitu *GoRide*, *GoSend*, dan *GoMart*. Akibat dari peluncuran layanan tersebut PT Gojek Indonesia pun berkembang pesat dan diminati oleh sebagian besar masyarakat di Indonesia karena penggunaan aplikasi yang mudah, cepat, dan aman.

Pelaku jasa layanan aplikasi Gojek antara lain ialah Mitra *Driver* dan Pengguna Layanan atau biasa disebut dengan konsumen. PT Gojek Indonesia menerapkan skema kemitraan kepada Mitra *Driver* dengan menerapkan sistem bagi hasil sebagaimana 20% untuk perusahaan dan 80% untuk Mitra *Driver*. Perkembangan revolusi industri yang pesat dan banyaknya keinginan konsumen yang tinggi maka PT. Gojek Indonesia hingga tahun 2020 telah memiliki beragam layanan yang dapat dimanfaatkan oleh konsumen antara lain; *GoRide*, *GoCar*, *GoFood*, *GoShop*, *GoSend*, *GoMart*, *GoMed*, *GoNearby*, *GoBills*, *GoBlueBird*, *GoPulsa*, *GoBox*, *GoMassage*, *GoTix*, *GoPlay*, *GoTransit*, *GoGive*, *GoSure*, *GoInvestasi*, *GoNews*, dan *GoFitness*.

###### 2. Profil PT Gojek Indonesia

###### a. Visi PT Gojek Indonesia

“Membantu memperbaiki struktur transportasi di Indonesia. Memberikan kemudahan bagi masyarakat dalam melaksanakan pekerjaan sehari-hari, seperti pengiriman dokumen, belanja harian

dengan menggunakan layanan fasilitas kurir serta turut mensejahterakan kehidupan tukang ojek di Indonesia ke depannya.”

b. Misi PT Gojek Indonesia

Perusahaan *start up* asli Indonesia ini bertujuan meningkatkan laju perekonomian yang mensejahterakan penggunanya. Guna mewujudkannya PT Gojek Indonesia memiliki misi antara lain;

- 1) Menjadikan PT Go-Jek Indonesia sebagai jasa transportasi tercepat dalam melayani kebutuhan masyarakat Indonesia.
- 2) Menjadikan PT Go-Jek Indonesia sebagai acuan pelaksanaan kepatuhan dan tata kelola struktur transportasi yang baik dengan menggunakan kemajuan teknologi.
- 3) Meningkatkan kepedulian dan tanggung jawab terhadap lingkungan dan sosial.
- 4) Memberikan layanan prima dan solusi yang bernilai tambah kepada pelanggan

c. Tiga Pilar PT Gojek Indonesia

PT Gojek Indonesia memiliki landasan yang disebut dengan tiga pilar, adapun tiga pilar tersebut antara lain:

- 1) Kecepatan : melayani dengan cepat dan terus berkembang
- 2) Inovasi : Selalu menawarkan teknologi baru untuk kemudahan pengguna layanan
- 3) Dampak Sosial : memberikan dampak positif bagi masyarakat Indonesia.

d. Logo PT Gojek Indonesia

Logo yang digunakan oleh PT Gojek Indonesia bermula dengan simbol seorang yang sedang mengendarai sepeda motor yang di atasnya terdapat tiga garis setengah lengkung yang melambangkan transportasi online, disamping kanannya terdapat tulisan GO dan disamping kirinya bertuliskan JEK dengan huruf kapital yang merupakan *branding* dari perusahaan Go-Jek.

*commit to user*



**Gambar 1**

**Logo Lama PT Gojek Indonesia**

Sumber: [www.gojek.com](http://www.gojek.com)

Pada tahun 2019, PT Gojek Indonesia mengganti identitasnya dengan *rebranding* logo baru sebuah cincin yang ditengahnya terdapat lingkaran dengan sebutan “*Solv*”. *Solv* bertujuan membantu memudahkan kehidupan masyarakat melalui teknologi. *Rebranding* ini berawal dari laju perkembangan gojek yang cukup pesat, dari 3 layanan utama hingga menjadi pengelola *Super-App*: untuk customer, mitra *Driver*, dan mitra *mercant* di Asia Tenggara. Melalui *rebranding* ini PT Gojek Indonesia membedakan enam palet warna yang menjadi identitas dari enam sub-kategori layanan yang disediakan antara lain;

- 1) Hijau untuk logistik dan transportasi
- 2) Merah untuk makanan
- 3) Biru untuk layanan pembayaran dan finansial
- 4) Merah Muda untuk hiburan
- 5) Oranye untuk belanja kebutuhan
- 6) Ungu untuk bisnis.

Salah satu tujuan dari adanya *rebranding* logo ini ialah penegasan visi Gojek terhadap layanan *super-app*, sedangkan arti *Solv* ialah solusi dari setiap masalah dan filosofi lingkaran dibungkus dengan cincin tersebut merupakan tombol *power* yang berarti kekuatan untuk menjalani kehidupan sehari-hari. Dengan demikian, logo baru ini

menawarkan solusi dari setiap kebutuhan sehari-hari dari pengguna layanan.

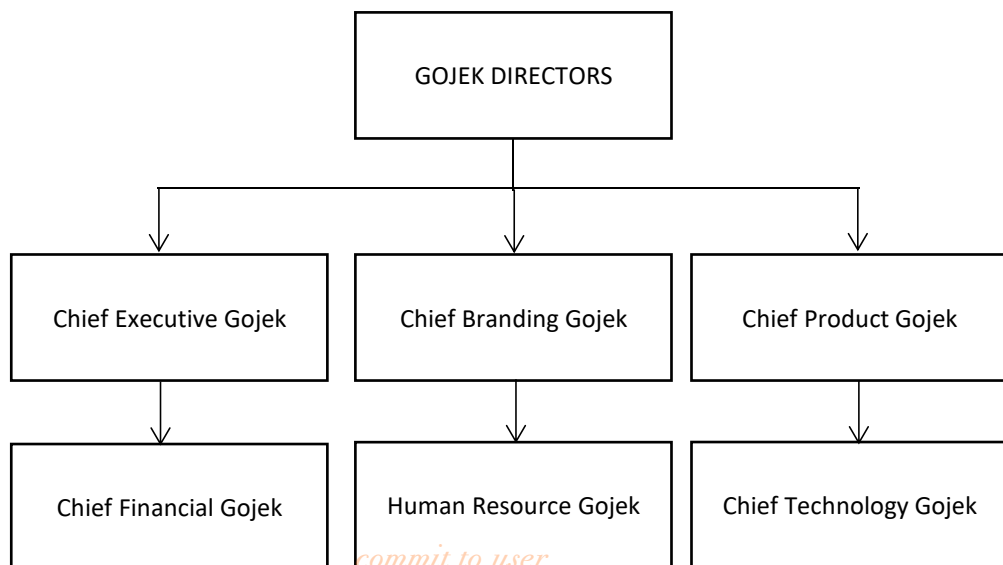


- e. Jasa Layanan Gojek
- PT Gojek Indonesia menawarkan lebih dari 20 jasa layanan demi memudahkan pengguna layanan dan mensejahterakan masyarakat. Adapun layanan tersebut antara lain;
- 1) GoRide : layanan transportasi sepeda motor
  - 2) GoCar : layanan transportasi roda empat
  - 3) GoFood : layanan pemesanan makanan
  - 4) GoShop : layanan belanja
  - 5) GoSend : layanan antar barang
  - 6) GoMart : layanan berbelanja
  - 7) GoMed : layanan medis
  - 8) GoNearby : layanan pencarian lokasi terdekat
  - 9) GoBills : layanan pembayaran tagihan
  - 10) GoBlueBird : layanan transportasi taxi
  - 11) GoPulsa : layanan pembelian pulsa
  - 12) GoBox : layanan pemindahan barang atau angkutan barang
  - 13) GoMassage : layanan pijat
  - 14) GoTix : layanan pembelian tiket bioskop
  - 15) GoPlay : Layanan tontotan eksklusif

- 16) GoTransit : Layanan informasi transportasi
- 17) GoGive : Layanan donasi dan zakat
- 18) GoSure :Layanan proteksi kesehatan, kendaraan, dan ponsel
- 19) GoInvestasi : Layanan investasi
- 20) GoNews : Layanan berita
- 21) GoFitness : Layanan olahraga.

f. Struktur Organisasi

Organisasi ialah sekumpulan orang-orang yang memiliki kepentingan, manajemen, dan administrasi guna mencapai tujuan bersama. Dalam mencapai tujuan tersebut memerlukan tiga aspek yaitu *Plan, People, Purpose*. Dalam penerapan sistem tersebut perlu adanya suatu bentuk organisasi guna menjaga efisiensi dan efektifitas hubungan antara satu organ dengan organ yang lain dengan menerapkan asas *Good Goverment Corporate*. Struktur organisasi yang digunakan oleh PT. Gojek Indonesia merupakan Struktur Organisasi Fungsional yaitu struktur organisasi yang terdiri dari orang-orang dengan kemampuan, keterampilan, dan skill yang sama, untuk melakukan tugas-tugas yang sama, yang selanjutnya dikelompokkan dalam beberapa unit kerja. Struktur organisasi PT Gojek Indonesia adalah sebagai berikut:



**Gambar 3**  
**Struktur Organisasi PT GOJEK Indonesia**

Sumber: www.gojek.com (2015)

**B. Analisis Perjanjian Mitra PT Gojek Indonesia dan Mitra *Driver* ditinjau berdasarkan Asas Proporsionalitas**

Kesepakatan para pihak merupakan titik awal dalam pembuatan perjanjian, dalam dunia bisnis suatu norma hukum yang baik diperlukan sebagai acuan dalam berkontrak. Perjanjian kemitraan menekankan pada aspek adanya perikatan bisnis yang terdapat kepentingan antar para pihak sehingga dapat dilaksanakan dengan segera dan cepat. Kontrak kemitraan pada dasarnya digunakan untuk mengakomodasi suatu kegiatan bisnis, namun para ahli menilai bahwa suatu kontrak kemitraan yang dilandaskan pada perjanjian baku dapat menimbulkan ketidakseimbangan para pihak. (Achmad Busro, 2010:38)

Pada hakikatnya, kontrak elektronik berlandaskan kemitraan merupakan perjanjian yang disepakati oleh para pihak sebagai awal terjadinya hubungan hukum sehingga dapat terciptanya proses *offering* kepada pihak ketiga. Guna mewujudkan kontrak yang baik, perlu adanya pembagian hak dan kewajiban yang adil. Asas proporsionalitas lebih dominan diterapkan pada kontrak komersial dengan asumsi bahwa kontrak komersial yang menempatkan posisi kesetaraan antar para pihak dengan adanya pertukaran hak dan kewajiban yang adil sehingga dapat terciptanya orientasi keuntungan bisnis yang memuaskan.

Peter Mahmud Marzuki menyebutkan bahwa asas proporsionalitas sebagai "*equatibility contract*" termasuk dalam unsur *justice* dan *fairness*. Makna dari "*equatibility*" menunjukkan adanya hubungan yang setara yaitu tidak berat sebelah dan adil. Apabila penulis merujuk pada asas *aequitas praestasionis* yaitu asas yang menghendaki jaminan keseimbangan dan ajaran *justum pretium*, yang berarti kepatutan menurut hukum. Tidak setaranya kedudukan antar para pihak menolak adanya pemanfaatan oleh pihak yang dominan untuk mengambil keuntungan secara tidak layak.



PT Gojek Indonesia sebagai pihak penyedia aplikasi menerapkan sistem kemitraan kepada Mitra *Driver* yang bertujuan mensejahterakan mitranya. Tujuan mulia tersebut tertanam pada visi dan tiga pilar PT Gojek Indonesia sebagai dampak sosial yang dapat memberikan dampak positif bagi masyarakat Indonesia. Pengemudi transportasi daring ini didominasi oleh kelompok usia muda yaitu berkisar antara 20-30 tahun. (Anita Ratnasari, dkk : 2018). Dominasi kelompok usia muda yang menjadi Mitra *Driver* dapat lebih cepat terserap karena kecakapan dalam penggunaan *gadget*. Tenaga kerja yang ikut andil dalam transportasi berbasis daring ini memiliki latar belakang pendidikan yang bermacam-macam, mulai pada tingkat SMA/SMK, Diploma, Sarjana, dan Magister. (Rakhmatulloh, dkk : 2018).

Kehadiran usaha yang berbasis daring menggunakan aplikasi seperti PT Gojek Indonesia ini dapat menciptakan interaksi yang lebih baik antara perusahaan dan pencari kerja, terutama lulusan baru (*fresh graduate*) ataupun yang terdampak dalam pandemi Covid-19 ini. Namun, hubungan antara PT Gojek Indonesia dan Mitra *Driver* yang terkesan “abu-abu” ini disebabkan karena adanya perubahan makna kerja yang dilakukan oleh *Driver*. Mitra *Driver* Gojek sebagai kontraktor independen mau tidak mau harus menanggung “pekerjaannya” tanpa adanya jaminan baik berupa upah ataupun asuransi yang jelas. Kontraktor independen Mitra *Driver* bekerja melalui akun masing-masing pada platform milik PT Gojek Indonesia dengan menanggung segala risiko kerja, upah yang rendah, serta tanpa adanya jaminan sosial. (Anggalih Bayu, dkk : 2019).

Dalam dunia bisnis, penggunaan klausul baku dalam kontrak komersial ini juga diterapkan pada perjanjian kemitraan PT Gojek Indonesia dengan Mitra *Driver*. Perjanjian kemitraan tersebut dimuat dalam Syarat dan Ketentuan Umum yang didapatkan sebelum melakukan pendaftaran sebagai Mitra *Driver* pada aplikasi Go-Jek yang dapat diunduh di *PlayStore* ataupun *Apps Store*. Sebelum bergabung menjadi Mitra *Driver*, mitra akan diminta untuk membaca dan mempelajari Syarat dan Ketentuan Umum yang telah diberikan oleh pihak manajemen PT Gojek Indonesia, kemudian dilanjutkan

dengan menekan kotak yang disampingnya bertuliskan “saya menyetujui syarat dan ketentuan diatas” sebagai bentuk *electronic sign*.

PT Gojek Indonesia menerapkan sistem kemitraan kepada Mitra *Driver* sebagai lembaga independen yang berdiri sendiri, tujuannya untuk mencapai kesetaraan hak dan kewajiban antar kedua belah pihak. Kontrak elektronik antara PT Gojek Indonesia dan Mitra *Driver* merupakan langkah awal dalam terbentuknya kerjasama antar kedua belah pihak. Kontrak ini diperuntukan kepada Mitra *Driver* berisikan klausul-klausul yang mengatur 21 pokok bahasan guna dibaca dan dipelajari oleh mitra sebelum melakukan tindakan penandatanganan secara *click wrap agreement* sebagai langkah *electronic sign*.

Dalam pembahasan ini penulis akan menganalisis substansi perjanjian antara PT Gojek Indonesia dan Mitra *Driver* berdasarkan karakteristik kontrak yang belum berlandaskan asas proporsionalitas, antara lain:

1. Hubungan Mitra *Driver* dan PT Gojek Indonesia dalam aspek jaminan sosial

Hubungan kemitraan merupakan tonggak awal yang disediakan oleh PT Gojek Indonesia dalam menjalin suatu kerjasama. PT Gojek Indonesia menawarkan sistem kerja secara independen dengan jam kerja yang fleksibel demi menjamin kenyamanan Mitra *Driver* dalam melakukan pekerjaannya. Kerjasama berbasis teknologi yang mengendepankan hubungan kemitraan secara tegas dicantumkan dalam klausul 7. 1 huruf (a) tentang Hubungan Anda dengan Gojek yang berisikan:

“Hubungan Anda dengan Gojek adalah hubungan kontraktor independen secara kemitraan. Anda secara tegas memahami dan setuju bahwa Perjanjian ini bukan perjanjian kerja, juga tidak menciptakan hubungan kerja (termasuk dari perspektif hukum ketenagakerjaan, hukum pajak atau jaminan sosial), antara Gojek dan Anda, juga tidak membuat Anda terlibat dengan Gojek sebagai pekerja atau hubungan lain yang serupa dengan hubungan pekerja”

Perjanjian kemitraan sejatinya memberikan kesetaraan antar mitra untuk mencapai *commit to user* bersama dengan prinsip saling



membutuhkan dan membesarkan (Jafar Hafsah, 1999: 43). Penyebab non-proporsionalitas antar mitra terjadi karena adanya kondisi superioritas penyedia aplikasi yaitu PT Gojek Indonesia mengenai ketidakjelasan hubungan kemitraan antara perusahaan dan Mitra *Driver*.

Hubungan antara mitra pengemudi dengan perusahaan aplikasi Gojek tidak dapat disebut sebagai ikatan antara pekerja dan pengusaha. Tidak adanya upah, biaya lembur, jaminan sosial dan hal lain-lain yang dapat dikategorikan sebagai bentuk ketenagakerjaan merupakan keseriusan PT Gojek Indonesia dalam menerapkan perjanjian kemitraan. Namun, pada tahun 2018 PT Gojek Indonesia bekerjasama dengan pihak penyedia jaminan sosial kesehatan atau BPJS Ketenagakerjaan yang bertolak belakang dengan prinsip perjanjian kemitraan.

Salah satu syarat pengajuan BPJS Ketenagakerjaan adalah adanya hubungan antara perusahaan dan tenaga kerja, syarat mendasar tersebut diperlukan untuk mendaftarkan diri dalam program BPJS Ketenagakerjaan guna meminimalisir risiko terhadap hal-hal yang tidak diinginkan ataupun pada saat pekerja telah pensiun. Metode yang digunakan oleh PT Gojek Indonesia dalam menerapkan jaminan sosial bagi mitranya menggunakan BPJS Bukan Penerima Upah. Tujuan dari adanya penerapan ini adalah menghilangkan status pekerja antar mitra namun tetap mendapatkan jaminan sosial yang sesuai.

Jaminan sosial yang ditawarkan oleh BPJS Bukan Penerima Upah antara lain Jaminan Kecelakaan Kerja (JKK) dan Jaminan Kematian (JKM). Kementerian Perhubungan menggandeng PT Gojek Indonesia untuk mensosialisasikan BPJS Bukan Penerima Upah kepada seluruh Mitra *Driver* agar mendapatkan jaminan sebagai wujud kesejahteraan mitra. Perhitungan iuran JKK dan JKM terdapat pada Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 2015 tentang

Penyelenggara Program Jaminan Kecelakaan Kerja dan Jaminan Kematian dengan besaran JKM sebesar Rp6.800,00 (enam ribu delapan ratus rupiah) untuk setiap peserta Bukan Penerima Upah sedangkan besaran JKK disesuaikan dengan penghasilan masing-masing peserta setiap bulannya. PT Gojek Indonesia bersama-sama dengan BPJS Bukan Penerima Upah memutuskan pembayaran premi asuransi bagi Mitra *Driver* sebanyak Rp16.800,00 (enam belas ribu delapan ratus rupiah).

Kontribusi PT Gojek Indonesia dalam membantu mitranya mendapatkan jaminan sosial terdapat pada Pasal 3.1 huruf (e) yang menyatakan:

“Mitra memiliki dan tetap mempertahankan polis asuransi yang valid untuk mengendarai Kendaraan untuk melaksanakan Layanan Mitra dan/atau asuransi kegiatan usaha untuk memberikan perlindungan setiap kerugian yang diantisipasi terkait dengan penyediaan Layanan Mitra, dimana sebagaimana kasus yang mungkin terjadi, memberikan perlindungan terhadap Mitra, Pengguna, Penumpang, setiap barang, Kendaraan anda, dan/atau setiap pihak ketiga lain, dalam tingkat perlindungan yang memenuhi persyaratan minimal sebagaimana diatur dalam Hukum yang Berlaku dan Ketentuan Penggunaan Mitra. Gojek dapat, sejauh yang diizinkan dan sesuai dengan Hukum yang Berlaku, memberikan fitur dan/atau fasilitas dalam Aplikasi Mitra, dengan atau tanpa kerja sama dengan Rekan Usaha Gojek, untuk membantu Mitra memenuhi persyaratan minimal dan pembayaran premi untuk memenuhi kebutuhan asuransi sesuai dengan Hukum yang Berlaku”

Berdasarkan wawancara dengan Saudara Bagus Dwi Santoso, bagi Mitra *Driver* yang mendaftar pada tahun 2019 maka secara otomatis akan mendapatkan BPJS Bukan Penerima Upah, sedangkan Mitra *Driver* yang mendaftar dibawah tahun 2019 harus mengurus terlebih dahulu ke kantor cabang dengan membawa berkas-berkas tertentu guna mendapatkan BPJS Bukan Penerima Upah. Sepanjang yang beliau ketahui, Mitra *Driver* yang mendaftar dibawah tahun 2019 bersifat opsional sehingga tidak bersifat wajib.

Pembayaran premi asuransi Mitra *Driver* difasilitasi oleh PT Gojek Indonesia berupa pemotongan saldo dari dompet mitra sebagai langkah preventif terjadinya penunggakan. Namun, besaran premi yang akan dibayarkan oleh pihak mitra *Driver* tidak dicantumkan dalam kontrak elektronik tersebut sehingga banyak mitra *Driver* yang tidak tahu menahu berapakah nominal yang ditarik atau dibayarkan setiap bulannya. Hal ini dibenarkan oleh Saudara Bagus Dwi Santoso yang menyatakan pihak PT Gojek Indonesia secara otomatis akan memotong saldo dari dompet mitra yang telah terdaftar BPJS Bukan Penerima Upah setiap bulannya.

Pengaturan mengenai syarat untuk mendapatkan BPJS Ketenagakerjaan Bukan Penerima Upah tercantum pada Pasal 7 ayat (1) Peraturan Menteri Ketenagakerjaan Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2016 tentang Tata Cara Penyelenggaraan Program Jaminan Kecelakaan Kerja, Jaminan Kematian, dan Jaminan Hari Tua bagi Peserta Bukan Penerima Upah menerangkan sebagai berikut:

“Pemberi kerja selain penyelenggara negara yang mempekerjakan pekerja magang, siswa kerja praktek, tenaga honorer, atau narapidana dalam proses asimilasi wajib mendaftarkan pekerja magang, siswa kerja praktek, tenaga honorer, atau narapidana dalam proses asimilasi ke dalam program JKK melalui kantor cabang BPJS Ketenagakerjaan atau pada Kanal Pelayanan BPJS Ketenagakerjaan dengan persyaratan:

- a. Mengisi formulir pendaftaran;
- b. Memiliki Nomor Induk Kependudukan (NIK) atau Kartu Tanda Penduduk (KTP) atau surat keterangan dari Pemberi Kerja; dan
- c. Belum mencapai usia 56 (lima puluh enam) tahun.”

Mitra *Driver* dibawah usia 56 (lima puluh enam) tahun berhak untuk mendaftarkan dan memiliki BPJS Bukan Penerima Upah yang merupakan kerjasama antara Menteri Perhubungan dan PT Gojek Indonesia. Walaupun PT Gojek Indonesia telah bekerjasama dengan BPJS Bukan Penerima Upah untuk menjamin keselamatan mitranya, tidak menutup kemungkinan untuk tidak meratanya jaminan sosial antar Mitra *Driver*. Hal yang menjadi perdebatan alot antar mitra

terjadi karena tidak meratanya pendistribusian hak bagi mitra. Fitur yang disediakan sebagai bentuk pembayaran premi oleh PT Gojek Indonesia hanya dapat dirasakan oleh Mitra *Driver* yang telah bekerjasama dengan BPJS Ketenagakerjaan Bukan Penerima Upah.

Peraturan Pemerintah Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2019 menjelaskan bahwa biaya yang dikenakan kepada Mitra *Driver* sebagai biaya langsung salah satunya adalah asuransi. Namun, Mitra *Driver* yang berusia diatas 55 tahun, tidak dapat menggunakan fitur atau fasilitas tersebut karena tidak adanya kerjasama dengan BPJS Bukan Penerima Upah. PT Gojek Indonesia pun tutup mata terhadap Mitra *Driver* yang tidak mendapatkan jaminan sosial dengan risiko yang sama atau lebih tinggi. Jika dilihat dari karakteristik asas proporsionalitas, PT Gojek Indonesia dianggap belum mampu menjamin pelaksanaan hak secara proporsional.

## 2. Bentuk *take it or leave it contract*

Fenomena adanya nonproporsional dalam berkontrak seringkali dijumpai pada kontrak standar/baku yang didalamnya memuat klausul-klausul (cenderung) berat sebelah. Asas kebebasan berkontrak yang merupakan “ruh” dan “nyawa” secara implisit memberikan panduan bahwa pihak-pihak yang mengikatkan dirinya diasumsikan memiliki kedudukan yang adil dan seimbang, sehingga diharapkan muncul kontrak yang adil dan seimbang bagi para pihak. Namun, dalam praktiknya, kontrak standar berpotensi mengandung cacat kehendak, yakni penyalahgunaan keadaan, yang (cenderung) dianggap berat sebelah, tidak seimbang, dan tidak adil (Khairandy, Ridwan, 2013).

Perwujudan klausula baku yang terdapat didalam kontrak kemitraan antara PT Gojek Indonesia dan Mitra *Driver* tercantum dalam Pasal 15.4 tentang Pernyataan Anda yang menjelaskan bahwa:

*commit to user*

“ANDA MENGAKUI BAHWA KAMI ADALAH PERUSAHAAN TEKNOLOGI, BUKAN PERUSAHAAN TRANSPORTASI, KURIR, POS, JASA PENGANTARAN, LOGISTIK, KEUANGAN DAN LAIN-LAIN DAN KAMI TIDAK MEMBERIKAN LAYANAN TRANSPORTASI, KURIR, POS, JASA PENGANTARAN, LOGISTIK, KEUANGAN DAN LAYANAN LAIN. SEMUA LAYANAN TRANSPORTASI, KURIR, POS, JASA PENGANTARAN, LOGISTIK, KEUANGAN DAN LAYANAN LAIN DISEDIAKAN ANDA YANG TIDAK DIPEKERJAKAN OLEH KAMI.

DENGAN MELANJUTKAN AKSES ATAU PENGGUNAAN TERHADAP APLIKASI MITRA DAN/ATAU LAYANAN GOJEK, ANDA MEMAHAMI DAN SETUJU UNTUK TUNDUK DAN MEMATUHI SEMUA KETENTUAN SESUAI DENGAN HUKUM YANG BERLAKU DAN KETENTUAN PENGGUNAAN MITRA INI, TERMASUK KETENTUAN PENGGUNAAN TAMBAHAN, KEBIJAKAN DAN SEMUA PERUBAHANNYA DAN KETENTUAN PENGGUNAAN DARI SETIAP AFILIASI KAMI DAN REKAN USAHA GOJEK. SEGERA HENTIKAN AKSES ATAU PENGGUNAAN APLIKASI MITRA DAN/ATAU LAYANAN GOJEK JIKA ANDA TIDAK SETUJU DENGAN BAGIAN APAPUN DARI KETENTUAN PENGGUNAAN MITRA INI.”

Ukuran proporsionalitas pertukaran hak dan kewajiban selalu didasarkan pada kesetaraan (*equitability*), kebebasan, distribusi-proporsional yang tidak pernah lepas dari prinsip kecermatan (*zorqvuldigheid*), kelayakan (*redelijkheid; reasonableness*), dan kepatutan (*bilijkheid; equity*). Tidak bisa diingkari bahwa kesamaan para pihak adalah mitos semata. Ketika para pihak masuk kedalam kontrak, dipastikan pihak-pihak tersebut berada di keadaan yang tidak sama. Akan tetapi, ketidaksetaraan tersebut dilarang untuk dimanfaatkan oleh pihak yang dominan untuk memaksakan kehendaknya kepada pihak lain. Dalam situasi tersebut lah asas proporsionalitas bermakna sebagai *equitability*.

PT Gojek Indonesia merupakan badan hukum yang memiliki tingkat ekonomi lebih tinggi sedangkan *Driver* Gojek ialah masyarakat yang cenderung memiliki tingkat perekonomian *commit to user* menengah kebawah. Kepentingan Mitra *Driver* dapat dikatakan



lebih besar karena mitra *Driver* membutuhkan pekerjaan sebagai penyedia jasa ojek *online*. Sedangkan, kepentingan dari pihak PT Gojek Indonesia sebagai penyedia jasa layanan aplikasi tidak begitu besar karena PT Gojek Indonesia dapat menyediakan berbagai jasa lainnya selain angkutan *online*. Hal ini menyebabkan timbulnya kesempatan bagi PT Gojek Indonesia untuk menentukan klausula perjanjian kemitraan agar cenderung lebih memberikan keuntungan pada pihak PT Gojek Indonesia.

Meningkatnya kebutuhan hidup ribuan orang disertai dengan terbatasnya lapangan pekerjaan menyebabkan sebagian besar masyarakat mendaftarkan diri sebagai mitra PT Gojek Indonesia. Persyaratan yang relatif mudah merupakan salah satu keunggulan PT Gojek Indonesia menggaet mitranya. Namun, sebagian besar mitra *Driver* tidak membaca perjanjian yang diberikan oleh pihak PT Gojek Indonesia. Hal ini juga dialami oleh Saudara Bagus Dwi Santoso selaku *Driver* gojek, beliau hanya diperintahkan untuk mengeklik persetujuan perjanjian alhasil tidak sempat membaca perjanjian kemitraan tersebut. Sebagian besar mitra hanya mengetahui jika ia tidak menyetujui perjanjian tersebut maka ia tidak dapat bekerjasama dengan PT Gojek Indonesia.

Klausul diatas mengindikasikan bahwa adanya penyalahgunaan kehendak yang dilakukan oleh pihak PT Gojek Indonesia sebagai pemilik daya tawar yang kuat. Perlu diingat kembali bahwa makna kesetaraan hak dalam asas proporsionalitas menekankan pada kebebasan para pihak untuk menentukan substansi yang akan disepakati dalam kontrak tersebut. Jika salah satu pihak menyalahgunakan keadaan maka berakibat pihak lawan tidak dapat menyatakan kehendaknya secara bebas. Van Dunne membedakan penyalahgunaan menjadi 2 bagian, yaitu sangat merugikan salah satu pihak (dari segi substansinya), dan penyalahgunaan kesempatan oleh pihak lain pada saat terjadinya

perjanjian. Kedua bagian tersebut menimbulkan dua sifat penyalahgunaan, yaitu (Henry, 2010):

1. Persyaratan penyalahgunaan keunggulan ekonomis:
  - a. Satu pihak harus memiliki keunggulan ekonomis terhadap yang lain;
  - b. Pihak lain terpaksa dalam mengadakan perjanjian.
2. Persyaratan penyalahgunaan keunggulan psikologis atau kejiwaan:
  - a. Salah satu pihak sengaja menyalahgunakan ketergantungan psikologis atau kejiwaan, seperti hubungan kepercayaan istimewa antara orang tua dan anak, suami-istri, dokter-pasien, pendeta-jemaat;
  - b. Salah satu pihak sengaja menyalahgunakan keadaan jiwa yang istimewa dari pihak lawan, seperti adanya gangguan jiwa, gegabah, tidak berpengalaman dan/atau pengetahuan, kondisi badan yang tidak stabil, dan lain sebagainya.

Pada aspek penyalahgunaan ekonomis, pihak yang cenderung memiliki *bargaining position*-nya lemah “bergantung” pada prestasi yang diberikan oleh pihak lain, sehingga ia terpaksa menerima klausula-klausula yang bahkan merugikan dirinya. Posisi finansial mendesak seseorang yang memiliki posisi daya tawar yang lemah sekadar menerima substansi dari perjanjian tersebut bahkan terkadang tidak membaca isi perjanjian secara keseluruhan dan tidak dilibatkan dalam penyusunan klausul-klausul kontrak. Dengan kedudukannya sebagai badan hukum yang cukup besar PT Gojek Indonesia memanfaatkan kebutuhan dari calon *Driver* yang membutuhkan pekerjaannya sehingga dalam klausul ini tidak ditemukan adanya penerapan asas proporsionalitas.

3. Perubahan substansi perjanjian secara sepihak oleh PT Gojek Indonesia *commit to user*

Hubungan hukum yang tercipta antara PT Gojek Indonesia dan Mitra *Driver* ialah hubungan kerjasama kemitraan yang didasarkan pada perjanjian kerjasama kemitraan. Pengertian perjanjian kemitraan sendiri belum ditemukan dalam peraturan perundang-undangan di Indonesia. Namun, perjanjian kemitraan disamakan dengan salah satu bentuk perjanjian *inominat* atau perjanjian tidak bernama yang diatur dalam Pasal 1319 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Isi pasal tersebut menjelaskan bahwa segala perjanjian baik yang memiliki nama khusus ataupun yang tidak kenal dengan suatu nama tertentu maka tunduk pada peraturan umum yang termuat dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

Kontrak kemitraan berlandaskan pada asas kebebasan berkontrak, yang menyatakan bahwa para pihak bebas untuk membuat klausula-klausula ataupun kesepakatan yang akan mereka sepakati. Pembuatan kontrak kemitraan sejatinya mengedepankan unsur *fundamental right* (hak dasar) yang menjadi acuan di dalamnya (Mawanda, Adam, 2019). Tujuannya untuk menekankan bahwa substansi kontrak tidak boleh memberatkan pada kepentingan salah satu pihak, namun harus memperhatikan kepentingan seluruh pihak baik secara langsung maupun tidak langsung.

Prinsip kemitraan yang tertuang dalam Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 2013 tentang Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah yaitu saling memerlukan, memperkuat, dan menguntungkan para pihak. Kemitraan selalu didasarkan pada *win win partnership* (kerjasama yang saling menguntungkan), maka para pihak dapat melakukan tindakan tawar-menawar yang setara berdasarkan peran masing-masing. Ciri kemitraan ialah kesejajaran kedudukan, dimana tidak ada pihak yang dirugikan dengan tujuan meningkatkan keuntungan bersama melalui kerjasama tanpa mengeksploitasi satu dengan yang

*commit to user*

lain, sehingga dapat tumbuh rasa saling percaya diantara para pihak (Ian Linton, 1997).

Perjanjian kemitraan antara PT Gojek Indonesia dan Mitra *Driver* tertuang dalam dua bentuk, yaitu bentuk secara tertulis berupa Surat Keterangan Kemitraan dan bentuk elektronik berupa Syarat dan Ketentuan Umum yang terdapat pada aplikasi *Driver Gojek*. Perjanjian kemitraan yang berupa Surat Keterangan Kemitraan tersebut di tandatangani secara langsung oleh Mitra *Driver* dengan menggunakan materai, sedangkan perjanjian yang berbentuk elektronik (*Driver contract*) berisi klausula-klausula yang lebih lengkap daripada perjanjian tertulis. Jika mitra telah setuju dengan persetujuan elektronik yang menggunakan *click wrap agreement* maka perjanjian sebelumnya yang telah ditandatangani oleh Gojek dan Mitra *Driver* menjadi tidak berlaku. Ketegasan ini tercantum dalam Pasal 20.7 *Driver contract* yaitu:

“Anda telah membaca dan mengerti isi Ketentuan Penggunaan Mitra ini dan menyetujui bahwa Ketentuan Penggunaan Mitra ini merupakan bentuk pernyataan lengkap dan berlaku di antara Para Pihak mengenai isi Ketentuan Penggunaan Mitra ini menggantikan seluruh proposal, pengertian dan kesepakatan sebelumnya, baik lisan maupun tertulis, dan seluruh bentuk komunikasi di antara Para Pihak sehubungan dengan hal tersebut.”

Oleh karena itu, hanya terdapat satu perjanjian yang berlaku bagi Gojek dan Mitra *Driver* yaitu perjanjian elektronik (*Driver contract*) yang terdapat pada aplikasi *Driver Gojek*. Dalam klausul 20.8 menyatakan bahwa:

“Kami dapat mengubah Ketentuan Penggunaan Mitra ini atas kebijakannya sendiri dari waktu ke waktu. Kami akan menggunakan upaya dan jangka waktu yang wajar untuk memberitahu Anda tentang segala perubahan material pada Ketentuan Penggunaan Mitra. Namun, Anda memahami dan setuju bahwa Anda bertanggung jawab untuk meninjau Ketentuan Penggunaan Mitra secara berkala dan penggunaan Layanan Gojek dalam menyediakan Layanan Mitra oleh Anda

yang berkelanjutan merupakan bentuk penerimaan Anda terhadap setiap perubahan atas Ketentuan Penggunaan Mitra.”

Berdasarkan klausula dalam perjanjian tersebut, dapat diketahui bahwa PT Gojek Indonesia dalam membuat perjanjian menggunakan “atas dasar kebijakannya sendiri” yang mana tidak melibatkan Mitra *Driver* sebagai pihak kedua dalam perjanjian. Klausula tersebut menyebabkan Gojek memiliki hak untuk merubah, menambah, ataupun menghapuskan segala perubahan material secara sepihak tanpa dirundingkan terlebih dahulu kepada Mitra *Driver*. Sehingga, mitra *Driver* tidak memiliki hak dalam proses penambahan atau perubahan material dalam perjanjian.

Hal tersebut tidak sejalan dengan Pasal 1 angka 4 PP Nomor 17 Tahun 2013 yang mengindahkan bahwa kerjasama usaha haruslah didasari dengan kesejajaran kedudukan dan memiliki derajat yang sama bagi para pihak, sehingga tidak ada pihak yang dirugikan. Klausula tersebut juga telah melanggar kriteria suatu kontrak yang mencerminkan asas proporsionalitas dalam hal kesetaraan para pihak dan kebebasan para pihak untuk menentukan substansi yang akan disepakati.

Melihat dari analisis beberapa klausul antara PT Gojek Indonesia dan Mitra *Driver* diatas terdapat hal-hal yang belum sesuai dengan perspektif asas proporsionalitas. Dalam hal perjanjian kemitraan yang ditawarkan oleh PT Gojek Indonesia tidak sepenuhnya memberikan kebebasan kepada pihak Mitra *Driver* untuk melakukan negosiasi atau menawar apabila terdapat beberapa klausula yang dianggap tidak adil. Sehingga, pada sub bab selanjutnya penulis akan menjelaskan bagaimanakah konstruksi hukum dalam kontrak PT Gojek Indonesia dengan Mitra *Driver* yang mencerminkan asas proporsionalitas.

### C. Konstruksi hukum dalam kontrak PT Gojek Indonesia dengan Mitra *Driver* yang mencerminkan asas proporsionalitas

*commit to user*



Perkembangan teknologi merambah pada dunia bisnis, khususnya pada bidang *startup digital* (bisnis daring). Salah satu penyedia aplikasi jasa transportasi berbasis *online* yaitu PT Gojek Indonesia. Perjanjian yang muncul pada transaksi ojek *online* antara PT Gojek Indonesia dan Mitra *Driver* dilakukan melalui media elektronik. Hubungan hukum tersebut dibingkai dalam suatu perjanjian baku yang dibuat secara sepihak oleh PT Gojek Indonesia. Tidak selamanya perjanjian baku berkonotasi negatif, tujuan pembentukan standar kontrak digunakan untuk memberikan kemudahan bagi para pihak yang bersangkutan.

Sutan Remy Syahdeini menjelaskan bahwa seluruh klausul-klausul yang tertanam pada kontrak baku sudah dibakukan oleh pemakainya dan pihak yang lain tidak memiliki peluang untuk merundingkan atau meminta perubahan yang belum dibakukan. Sedangkan menurut Sudikno Mertokusumo menyatakan bahwa perjanjian baku ialah perjanjian yang isinya atau klausulanya telah ditentukan secara apriori oleh salah satu pihak. Satu pihak memiliki kedudukan yang (ekonomis maupun psikologis) lebih unggul dari pihak lawan, sehingga pihak lainnya mau tidak mau terikat dalam perjanjian tersebut (*take it or leave it contract*).

Berkembangnya dunia bisnis era modern, penggunaan perjanjian baku telah lazim digunakan dalam membentuk suatu hubungan hukum diantara kedua belah pihak. Namun, eksistensi kontrak baku tetap harus disesuaikan dengan asas-asas hukum kontrak, sehingga dapat meminimalisir kerugian akibat pelanggaran dalam substansi kontrak. Beberapa asas dalam hukum kontrak wajib diterapkan dalam kontrak baku, salah satunya yaitu asas proporsionalitas.

Asas proporsionalitas mendasari suatu pertukaran hak dan kewajiban bagi para pihak sesuai dengan proporsi atau bagiannya dalam seluruh proses kontraktual. Perlu di ingat kembali bahwa karakteristik asas proporsionalitas yang dapat menjadi wujud adanya asas proporsionalitas terbagi atas 3 yaitu:

1. Memberikan adanya pengakuan terhadap hak, peluang, maupun kesempatan yang sama kepada kedua belah pihak untuk menentukan

- pertukaran hak dan kewajiban yang adil. Dalam hal ini disebut dengan kesetaraan hak dan kewajiban
2. Kebebasan para pihak untuk menentukan substansi yang akan disepakati dalam kontrak.
  3. Mampu menjamin pelaksanaan hak sekaligus melakukan pendistribusian kewajiban secara proporsional.

Dalam pembahasan sebelumnya, penulis telah menganalisis substansi perjanjian antara PT Gojek Indonesia dan Mitra *Driver* berdasarkan karakteristik kontrak yang berlandaskan asas proporsionalitas. Maka, dalam sub bab ini penulis memaparkan konstruksi hukum dalam kontrak PT Gojek Indonesia dengan Mitra *Driver* agar memenuhi asas proporsionalitas, antara lain:

- a. Hubungan Kemitraan Mitra *Driver* dengan PT Gojek Indonesia dalam aspek jaminan sosial

Pasal 7.1 huruf (a) menegaskan bahwa hubungan antara mitra pengemudi dengan perusahaan aplikasi Gojek tidak dapat disebut sebagai ikatan antara pekerja dan pengusaha. Namun, dengan adanya resiko yang tinggi di lapangan, PT Gojek Indonesia memberikan jaminan sosial kepada mitranya dengan bekerjasama pada pihak penyedia jaminan sosial kesehatan atau BPJS Ketenagakerjaan Bukan Penerima Upah. Pasal 3.1 huruf (e) menyatakan bahwa PT Gojek Indonesia memberikan fasilitas bagi Mitra *Driver* untuk melakukan pembayaran premi asuransi menggunakan aplikasi Go-Jek demi menjamin perlindungan keselamatan bagi Mitra *Driver*, Pengguna, Penumpang, setiap barang, kendaraan Mitra, dan/atau pihak ketiga lain.

Pelaksanaan pasal 3.1 huruf (e) menjadi sia-sia apabila fasilitas pembayaran premi menggunakan aplikasi guna mendapatkan perlindungan yang difasilitasi oleh PT Gojek Indonesia hanya dapat digunakan oleh Mitra *Driver* yang telah bekerjasama dengan BPJS Bukan Penerima Upah. Kesenjangan proporsi hak antar mitra menjadi tidak seimbang padahal risiko yang didapatkan cenderung sama atau bahkan

lebih parah. Guna menyamakan pendistribusian hak dalam mendapatkan jaminan sosial bagi mitranya, PT Gojek Indonesia dapat melakukan sosialisasi terkait asuransi diluar tanggungan BPJS dengan tetap memberikan fitur dan/atau fasilitas dalam aplikasi Mitra dengan atau tanpa kerjasama Rekan Usaha Gojek sehingga keberlangsungan bisnis, keselamatan bagi Mitra *Driver*, serta asas proporsionalitas dalam kontrak dapat di wujudkan.

b. Bentuk *take it or leave it contract* dan Pembuatan perjanjian sepihak

Pada dasarnya perjanjian antara Gojek dan Mitra *Driver* merupakan bentuk perjanjian baku atau biasa disebut dengan *standart contract*. Dalam Pasal 15.4 menjelaskan bahwa jika Mitra *Driver* tidak setuju dengan persyaratan yang ditawarkan oleh PT Gojek Indonesia diperkenankan untuk tidak melakukan kerjasama kemitraan. Selain itu dalam Pasal 20.8 *Driver contract* menyatakan bahwa PT Gojek Indonesia atas dasar pertimbangannya sendiri dapat mengubah dan/atau menambahkan persyaratan tanpa turut serta dari pihak Mitra *Driver*. Akibatnya Mitra *Driver* sebagai pihak yang memiliki daya tawar rendah hanya sekedar menerima segala isi dari perjanjian secara terpaksa (*taken for granted*), dan apabila pihak Mitra *Driver* mencoba melakukan penawaran akan berisiko kehilangan ‘pekerjaannya’. Dalam hal ini dapat disimpulkan bawa tidak adanya kesetaraan kedudukan antara PT Gojek Indonesia dan Mitra *Driver*.

Klausula-klausula tersebut menunjukkan bahwa PT Gojek Indonesia menggunakan model perjanjian baku yang berpotensi mengandung cacat kehendak yakni penyalahgunaan keadaan secara ekonomi atau finansial, cenderung dianggap berat sebelah, tidak seimbang dan tidak adil. Upaya hukum yang perlu dilakukan untuk melindungi hak-hak mitra dapat dilakukan melalui perlindungan hukum preventif dan represif. Perlindungan hukum preventif dapat dilakukan oleh pemerintah melalui peraturan perundang-undangan, sedangkan perlindungan represif dapat dilakukan jika terjadi perselisihan atau sengketa (Kharis, Adam 2019).

Oleh karena itu, perlu adanya suatu konstruksi hukum untuk menghindari adanya penyalahgunaan wewenang oleh salah satu pihak. PT Gojek Indonesia memiliki kewajiban untuk melibatkan Mitra *Driver* dalam seluruh proses kontraktual dengan mempertimbangkan setiap keluhan dari Mitra *Driver* kemudian dapat dicantumkan dalam klausul *driver contract* sehingga kesetaraan kedudukan dalam perjanjian tersebut benar-benar ada. Mengenai penyalahgunaan kehendak yang dikatakan sebagai cacat kehendak sejatinya belum diatur secara jelas dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, maka perlu untuk ditinjau kembali serta melakukan pembaharuan dalam perjanjian nasional agar dapat digunakan sebagai acuan dalam pembuatan perjanjian. Dengan demikian, adanya ketegasan dari pihak PT Gojek Indonesia maupun Pemerintah eksistensi asas proporsional dalam kontrak elektronik antara PT Gojek Indonesia dan Mitra *Driver* dapat ditegakkan.