

KAJIAN INDIKATOR ASAS PROPORSIONALITAS DALAM *DRIVER CONTRACT* ANTARA PT GOJEK INDONESIA DAN MITRA *DRIVER*

Shofwatul Islamia Az-Zahra
E-mail: shofieazhr@gmail.com
Staff Law Firm Yogyakarta

Dona Budi Kharisma
E-mail: donabudikharisma@staff.uns.ac.id
Penulis Korespondensi
Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret Surakarta

Article Information

Keywords: Principle of Proportionality; Driver Contract; Gojek; Driver.

Kata Kunci: Asas Proporsionalitas; Kontrak Pengemudi; Gojek; Pengemudi.

Abstract

This article is to examine the indicator principle of proportionality of an electronic contract between PT Gojek Indonesia and Driver Partners. This article is normative legal research conducted with an evaluative approach. The type of data used is secondary data which includes primary and secondary legal materials. The result shows that the characteristics of an electronic contracts based on the principle of proportionality have three aspects, namely the equal rights and obligations, the liberty in establishing the substance of the agreement, and the guarantee of rights' implementation as well as the distribution of obligations proportionally. The identification of electronic contracts between PT Gojek Indonesia and Driver Partners resulted in the absence of the utilization of the proportionality principle. To even the rights and obligations of the parties involved, an ideal solution proposed is the enforcement of the proportionality principle in standart electronic contracts.

Abstrak:

Artikel ini untuk mengkaji indikator asas proporsionalitas dalam *Driver contract* antara PT Gojek Indonesia dan Mitra *Driver*. Artikel ini menggunakan metode penelitian hukum normatif bersifat evaluatif. Jenis data yang digunakan adalah data sekunder yang meliputi bahan hukum primer dan sekunder. Hasil penelitian menunjukkan bahwa indikator kontrak elektronik berlandaskan asas proporsionalitas memiliki tiga aspek, yaitu kesetaraan hak dan kewajiban, kebebasan dalam pembentukan substansi perjanjian, serta menjamin pelaksanaan hak sekaligus melakukan pendistribusian kewajiban secara proporsional. Hasil identifikasi terhadap kontrak elektronik antara PT Gojek Indonesia dan Mitra *Driver* belum menunjukkan adanya penerapan asas proporsionalitas, maka dari itu perlu diterapkan indikator asas proporsionalitas agar pembagian hak dan kewajiban dapat proporsional.

A. Pendahuluan

Kesepakatan yang dilakukan oleh kedua belah pihak merupakan bentuk adanya suatu perjanjian. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata mengatur mengenai asas kebebasan berkontrak yang menyatakan bahwa para pihak memiliki kebebasan untuk membuat atau tidak membuat suatu perjanjian, melahirkan perjanjian dengan pihak manapun, menentukan substansi dari perjanjian tersebut, serta menentukan bentuk perjanjian apakah tertulis atau lisan.

Dewasa ini, penggunaan kontrak konvensional jarang diminati, adanya perkembangan teknologi telah menciptakan reformasi kontrak baru yang dapat dibentuk dalam sistem elektronik sehingga dapat diakses melalui data internet. Pelaku bisnis yang dahulu menggunakan kontrak konvensional secara tatap muka beralih menjadi kontrak elektronik atau biasa disebut tanpa hadirnya kedua belah pihak (*no-face*) dan tanpa tanda tangan asli (*no-sign*).

Kontrak elektronik diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2016 atas perubahan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik memberikan kebebasan bagi para pihak untuk membuat suatu perjanjian berdasarkan sistem elektronik. Kontrak Elektronik diatur pula dalam Pasal 47 Ayat (2) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 82 Tahun 2012 tentang Penyelenggara Sistem dan Transaksi Elektronik menunjukkan adanya legalisasi dari pemerintah Indonesia menanggapi pesatnya kemajuan teknologi dalam era globalisasi.

Kontrak elektronik sering digunakan dalam layanan *E-Commerce* yang berbentuk perdagangan, transportasi, jasa pengantaran dan lain sebagainya. Layanan *E-Commerce* tersebut dilakukan dengan menggunakan aplikasi elektronik sebagai sarana penghubung antara Penyedia Layanan dan Pengguna. Perusahaan yang menjalankan layanan *E-Commerce* dipastikan memiliki *General Term and Conditions* yang mengatur ketentuan apa saja yang harus dipenuhi oleh Penyedia Layanan maupun Pengguna dalam menggunakan layanan *E-Commerce*. PT Gojek Indonesia merupakan salah satu perusahaan penyedia aplikasi berbasis *E-Commerce* yang bergerak pada bidang jasa berbentuk Ojek daring.

Ojek daring belum memiliki legalitas secara tersirat pada peraturan perundang-undangan di Indonesia. Namun, Kementerian Perhubungan membentuk Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Masyarakat yang bertujuan untuk memberikan kepastian hukum sekaligus keselamatan, keamanan, kenyamanan, keterjangkauan, dan keteraturan terhadap penggunaan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat.

PT Gojek Indonesia dianggap mampu mengatasi pengangguran friksional dengan menciptakan lapangan kerja yang baru. PT Gojek Indonesia memiliki aplikasi ojek daring yang bernama Go-Jek, aplikasi ini memberikan kemudahan bagi masyarakat dalam pelayanan transportasi. PT Gojek Indonesia bertindak sebagai penyedia aplikasi, sedangkan pelaku ojek daring yang mengangkut penumpang dan/atau barang dilakukan oleh Mitra *Driver*. Untuk menjadi Mitra *Driver*, calon Mitra *Driver* harus mendaftarkan dirinya sebagai penyedia layanan atau pengemudi dengan membaca dan menyetujui *General Term and Conditions* yang ada dalam aplikasi Go-Jek. Dalam *General Term and Conditions* terdapat 21 klausul yang harus disetujui calon Mitra

Driver. Persetujuan dilakukan oleh calon Mitra *Driver* dengan cara *click wrap agreement* dengan memberikan *checklist* pada kolom “Saya Setuju atas Syarat dan Ketentuan diatas”. Setelah itu, Mitra *Driver* dengan PT Gojek Indonesia resmi memiliki hubungan kerjasama berbentuk kemitraan.

General Term and Conditions antara PT Gojek Indonesia dan Mitra *Driver* yang tertaut pada aplikasi tersebut (selanjutnya disebut dengan *Driver contract*) merupakan perjanjian kemitraan yang memiliki pola bagi hasil yang berbentuk perjanjian baku atau *standart contract*. Dalam *Driver Contract* memiliki keambiguan, salah satunya tentang hubungan kemitraan antara Mitra *Driver* dan PT Gojek Indonesia yang tidak jelas. Keambiguan terjadi karena didalam klausula “Hubungan Anda Dengan Gojek” point 7.1 menyatakan perjanjian tersebut bukanlah perjanjian kerja dan tidak menciptakan hubungan kerja, namun PT Gojek Indonesia bekerjasama dengan BPJS Ketenagakerjaan yang memiliki salah satu syarat harus ada hubungan kerja antara tenaga kerja dan perusahaan. *Driver Contract* yang berbentuk perjanjian baku menyebabkan Mitra *Driver* hanya memiliki pilihan yaitu sepakat dan tidak sepakat. Meskipun begitu pada dasarnya perjanjian baku diterapkan untuk efisiensi waktu dan biaya dalam perkembangan bisnis modern.

Sebagian besar Mitra *Driver* bertanya-tanya mengenai perlindungan hukum pada saat melakukan ‘pekerjaannya’, sebab Mitra *Driver* hanya membaca sekilas atau bahkan tidak sempat membaca secara keseluruhan substansi dari *Driver contract* tersebut dikarenakan terbatasnya waktu pada saat pendaftaran. Guna menjamin kesetaraan hak berbasis keadilan dalam perjanjian baku tersebut dibutuhkan adanya penerapan asas proporsionalitas dalam kontrak yang memuat indikator, tolak ukur, ataupun indikator yang dapat dijadikan acuan dalam pembentukan suatu kontrak.

M. Kharis Mawanda dan Adam Muhshi (2019) menerangkan mengenai perlindungan hukum mitra ojek daring di Indonesia yang belum tegas, tidak adanya perlindungan hukum yang pasti menyebabkan kebijakan-kebijakan yang dikeluarkan oleh PT Gojek Indonesia cenderung berat sebelah. Hal ini menggambarkan PT Gojek Indonesia belum memenuhi hak-hak perlindungan dari Mitra *Driver* yang dianggap merugikan sehingga dapat berpengaruh pada kesejahteraan Mitra *Driver*. Penelitian lain dari Desi Malinda (2019) menyatakan bahwa PT Gojek Indonesia menggunakan klausula eksensorasi pada perjanjian baku antara PT Gojek Indonesia dan Mitra *Driver* yang dikaji berdasarkan Syirkah ‘Inan. Namun, beberapa studi penelitian tersebut belum sepenuhnya membahas mengenai pembagian hak dan kewajiban secara proporsional dalam substansi kontrak yang menjadi latar belakang terjadinya konflik kepentingan.

Berdasarkan uraian di atas, artikel ini mengkaji indikator suatu kontrak elektronik apakah memenuhi asas proporsionalitas dalam *Driver contract* antara PT Gojek Indonesia dan Mitra *Driver*.

B. Metode Penelitian

Pada jenis penelitian, penulis menggunakan penelitian normatif bersifat evaluatif. Peter Mahmud Marzuki menyatakan bahwa penelitian hukum (*legal research*) yang menerapkan penelitian normatif digunakan untuk menemukan kebenaran kohersi, yaitu apakah aturan hukum

sesuai norma hukum dan apakah norma yang berupa perintah atau larangan itu sesuai dengan prinsip hukum, serta apakah tindakan (act) seseorang sesuai dengan norma hukum (bukan hanya sesuai dengan aturan hukum) atau prinsip hukum. Penelitian ini menggunakan pendekatan konseptual (*conceptual approach*) dan pendekatan undang-undang (*statute approach*) yang merujuk pada prinsip-prinsip hukum.

C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

Perjanjian tidak pernah lepas dari pasal 1338 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPPerdata) yang menerangkan mengenai kebebasan berkontrak. Kebebasan berkontrak merupakan nyawa dari suatu kontrak atau perjanjian dimana secara implisit memberikan kedudukan secara seimbang dan *fair* kepada kedua belah pihak yang telah bersepakat. Namun dalam praktiknya masih terdapat fenomena kontrak standar atau kontrak baku yang memuat klausul-klausul cenderung tidak seimbang, berat sebelah, dan tidak *fair*, sehingga pihak yang dianggap *bargaining position*-nya lemah hanya dapat menerima segala isi kontrak tanpa menawar dari substansi perjanjian tersebut (Agus Yudha Hernoko, 2010).

Dominasi asas kebebasan berkontrak bertolak belakang dengan adanya asas proporsionalitas yang merupakan perwujudan dari “keadilan berkontrak”. Perlu untuk digaris bawahi bahwasanya kebebasan berkontrak bukanlah prinsip utama dari pembentukan suatu perjanjian, namun wajib untuk diketahui bagaimanakah tolak ukur suatu kontrak dapat dikatakan telah memenuhi unsur “keadilan berkontrak”. Keadilan berkontrak dapat ditentukan dalam dua pendekatan yaitu pendekatan prosedural dan pendekatan substansif. Dalam pendekatan prosedural menekankan pada persoalan mengenai kebebasan berkontrak, sedangkan pendekatan substansial menitikberatkan pada substansi atau esensi serta pelaksanaan dari suatu kontrak tersebut dengan mempertimbangkan adanya kepentingan yang berbeda dari para pihak yang bersangkutan.

Pada dasarnya asas proporsionalitas mengupas beberapa kelemahan dari asas kebebasan berkontrak yang mengabaikan pada sisi keadilannya. Asas ini membagi hak dan kewajiban yang diwujudkan dalam bentuk hubungan mengikat baik pada fase prakontraktual, pada saat pembentukan kontrak maupun saat dilaksanakannya kontrak tersebut. Korelasi antara hubungan dan kepentingan para pihak menjadi penting guna menciptakan perjanjian yang sehat, kondusif, dan adil. Perdebatan tentang ada atau tidaknya suatu keseimbangan hak dan kewajiban para pihak dalam kontrak komersial tidak bisa dibuktikan secara sumir bahwa perjanjian tersebut tidak adil. Guna menentukan asas proporsional dalam kontrak terdapat hal yang perlu kita teliti mengenai seberapa besar beban yang ditanggung oleh para pihak, semakin besar beban yang ia tanggung semakin besar pula ia memperoleh bagiannya, atau jika semakin banyak kewajiban yang ia tunaikan berdasarkan kesepakatan, maka semakin besar pula hak yang ia terima. Menentukan suatu kontrak yang mewujudkan asas proporsionalitas tidaklah mudah, perlu adanya indikator atau indikator yang menentukan bagaimanakah kontrak dapat dikatakan proporsional atau tidak.

Prof. Dr. Agus Yudha Hernoko, S.H., M.H menerangkan bahwa terdapat indikator asas proporsionalitas yang dapat dijadikan acuan dalam pembuatan kontrak antara lain:

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.

PT Gojek Indonesia sebagai pihak penyedia aplikasi 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 artikel ini penulis akan menganalisis beberapa klausul yang belum sesuai dengan prespektif asas proporsionalitas serta menerapkan indikator asas proporsionalitas dalam kontrak PT Gojek Indonesia dengan Mitra *Driver*, antara lain:

1. Klausula mengenai aspek jaminan sosial dalam hubungan kemitraan antara PT Gojek Indonesia dan Mitra *Driver* Pasal 7.1 huruf (a) menegaskan bahwa 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, dengan adanya risiko yang tinggi di lapangan, PT Gojek Indonesia memberikan jaminan sosial kepada mitranya dengan bekerjasama pada pihak penyedia jaminan sosial kesehatan atau BPJS Ketenagakerjaan. Hal ini sesuai pada Pasal 3.1 huruf (e) yang menyatakan bahwa PT Gojek Indonesia memfasilitasi 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. 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.

Perlu diingat kembali bahwa salah satu syarat untuk mendapatkan BPJS Ketenagakerjaan Bukan Penerima Upah yang tercantum pada Pasal 7 Permenaker Nomor 1 Tahun 2016 yaitu belum mencapai usia 56 (lima puluh enam) tahun. Kualifikasi usia dalam hal ini sangat penting guna mewujudkan pendistribusian hak dalam bentuk jaminan sosial, mitra dengan usia 56 tahun keatas lebih rentan terjadinya kecelakaan kerja ataupun kematian, namun BPJS Bukan Penerima Upah tidak dapat menjamin keselamatan mitra tersebut. PT Gojek Indonesia dalam hal ini pun tidak bertanggungjawab atau tutup mata terhadap mitra yang tidak mendapatkan jaminan sosial.

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 berusia dibawah 56 tahun. 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.

2. Pembuatan perjanjian baku

Pada dasarnya perjanjian antara Gojek dan Mitra *Driver* merupakan bentuk perjanjian baku atau biasa disebut dengan *standart contract*. 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*. Selain itu pasal 15.4 menjelaskan bahwa jika Mitra *Driver* tidak setuju dengan persyaratan yang ditawarkan oleh PT Gojek Indonesia diperkenankan untuk tidak melakukan kerjasama kemitraan. 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’.

Dari 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 konstruksi hukum untuk menghindari adanya penyalahgunaan wewenang. Guna menjamin kepastian hukum pemerintah perlu memberikan ketegasan mengenai perjanjian kemitraan khususnya pada pola kemitraan bagi hasil. Pemerintah dapat membuat peraturan ataupun panduan pembuatan perjanjian kemitraan bagi hasil, sehingga dapat mengakomodir kepentingan-kepentingan para pihak.

Terkait 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. Pihak PT Gojek Indonesia juga memiliki kewajiban untuk mendengarkan setiap keluhan dari pihak Mitra *Driver*, sehingga kesetaraan kedudukan dalam perjanjian tersebut benar-benar ada. Dengan demikian, adanya ketegasan dari pihak Pemerintah maupun PT Gojek Indonesia eksistensi asas proporsional dalam kontrak elektronik antara PT Gojek Indonesia dan Mitra *Driver* dapat ditegakkan.

D. Simpulan

Indikator asas proporsionalitas yang dapat dijadikan pedoman pembuatan kontrak elektronik terbagi atas 3 yaitu 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), kebebasan para pihak untuk menentukan substansi yang akan disepakati dalam kontrak, serta mampu menjamin pelaksanaan hak sekaligus melakukan pendistribusian kewajiban secara proporsional. Perjanjian antara PT Gojek Indonesia dan Mitra Driver dalam *general term and conditions* belum sepenuhnya memenuhi asas proporsionalitas. Perlunya penerapan klausula yang sesuai dengan asas proporsionalitas dapat memberikan jaminan adanya pertukaran hak dan kewajiban sehingga menimbulkan hubungan kontraktual yang adil dan saling menguntungkan.

E. Saran

Berdasarkan pembahasan atas permasalahan tersebut, PT Gojek Indonesia diharapkan dapat menerapkan klausula berlandaskan asas proporsionalitas yang telah penulis kaji kedalam *driver contract* antara PT Gojek Indonesia dengan Mitra *Driver*. Kepada Pemerintah dalam hal ini DPR RI diharapkan untuk segera menetapkan kebijakan yang dapat mengangkat posisi Mitra *Driver* agar setara dengan Perusahaan, serta perlu untuk memperjelas suatu pembaharuan perjanjian nasional mengenai aspek penyalahgunaan kehendak agar dapat digunakan sebagai acuan dalam pembuatan perjanjian di masa sekarang ataupun yang akan datang.

F. Daftar Pustaka

Buku

- Budiono, Herlien. 2006. *Asas Keseimbangan Bagi Hukum Perjanjian Indonesia, Hukum Perjanjian Berlandaskan Asas-Asas Wigati Indonesia*. Bandung : Citra Aditya Bakti.
- Hernoko, Agus Yudha. 2010. *Hukum Perjanjian Asas Proporsionalitas Dalam Kontrak Komersial*. Jakarta : Kencana Prenada Media Grup.
- Mahmud Marzuki, Peter. 2014. *Penelitian Hukum*. Jakarta : Kencana Prenada Media Grup.
- Muhtarom, M. 2014. *Asas-Asas Hukum Perjanjian: Suatu Landasan Dalam Pembuatan Kontrak*. Surakarta : Lppm UMS.
- Prodjodikiro, Wirjono. 2000. *Asas-Asas Hukum Perjanjian*. Bandung : Mazdar Madju.
- Zein, Yahya Ahmad. 2009. *Kontrak Elektronik & Penyelesaian Sengketa Bisnis E- Commerce Dalam Transaksi Nasional & Internasional*. Bandung : Mandar Maju.

Jurnal

- Adam Perdana. 2010. "Analisis Kontrak Elektronik Pada Transaksi Perdagangan Melalui Internet (E-Commerce) Dalam Prespektif Kuh Perdata". *Skripsi*. Surakarta : Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret.

- Aditya Hermawan, Erna Susanti dan Syukri Hidayatullah. 2018. "Legal Protection Of Go-Jek Driver That Experiences Damages Due To The Fictive Order In Go-Food Menu In Go-Jek Application." *Mulawarman law review*. Volume 3 Issue 2. Samarinda : FH Universitas Mulawarman.
- Agus Yudho Hernoko. 2016. "Asas Proporsionalitas Sebagai Landasan Pertukaran Hak Dan Kewajiban Para Pihak Dalam Kontrak Komersil". *Jurnal Hukum Dan Peradilan*. Volume 5 Nomor 3. Jakarta : Mahkamah Agung RI.
- Berta Salim and John J. O. I. Ihalauw. 2017. "Transformasi Model Bisnis Go-Jek Untuk Keunggulan-Kompetitif Dalam Perkembangan Ekonomi-Berbagi Dari Sudut Pandang Pelanggan". *Journal of Business & Applied Management*. Jakarta : Program Studi Magister Manajemen Universitas Bunda Mulia.
- Dinda Yolanda. 2019. "Suspend Akun Sepihak Oleh Perusahaan Gojek Dalam Analisis Perjanjian Kemitraan". *Skripsi*. Jakarta : Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah.
- Junaidi Arif. 2016. "Penerapan Asas Proporsionalitas Perjanjian Penggunaan Kartu Kredit dalam Sistem Transaksi Perdagangan". *Jurnal Al'Adl*. Volume VII, Nomor 2. Banjarmasin: Fakultas Hukum Universitas Islam Kalimantan Muhammad Irsyad Al Banjari.
- Luthvi Febryka Nola. 2018. "Perjanjian Kemitraan Vs Perjanjian Kerja Bagi Pengemudi Ojek Online". *Pusat Penelitian Badan Keahlian DPR RI*. Volume X Nomor 07. Jakarta: DPR RI.
- M Kharis Mawanda, dan Adam Muhshi. 2019. "Perlindungan Hukum Mitra Ojek Daring di Indonesia". *Lentera Hukum*. Volume 6, Issue 1. Jember: Universitas Jember.
- Muhammad Isyhadilfath. 2019. "Perlindungan Hukum Bagi Mitra (Driver) Dalam Perjanjian Kerjasama Kemitraan Antara Perusahaan Penyedia Aplikasi (Go-Jek) Dengan Mitra (Driver)". *Skripsi*. Surakarta: Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret.
- Muhammad Ridha Febriyani. 2016. "Indikator Hubungan Kontraktual Dalam Transaksi ojek Online Go-Jek". *Thesis*. Surabaya: Program Studi S2 Ilmu Hukum Universitas Airlangga.
- Pande Putu Tara Anggita Indyaswari, dan Dewa Nyoman Rai Asmara Putra. 2017. "Analisis Mengenai Hubungan Supir Go-Jek Dengan Pt. Gojek Indonesia". *Kertha Semaya*. Bali : Bagian Perdata FH Universitas Udayana.
- Randi. 2018. "Buruh Vs Perusahaan (Studi Kasus Konflik Buruh/Pekerja Driver Go-Jek Dengan PT Go-Jek Indonesia)". *Social Work Jurnal*. Bandung : FISIP Universitas Padjajaran.

Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata;

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah;

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2016 Atas Perubahan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi Dan Transaksi Elektronik;

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 1997 tentang Kemitraan;

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 82 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Sistem Dan Transaksi Elektronik;

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 2015 tentang Penyelenggara Program Jaminan Kecelakaan Kerja Dan Jaminan Kematian;

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat;

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Umum;

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor Kp. 348 Tahun 2019 tentang Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat Yang Dilakukan Dengan Aplikasi;

Website

<https://Driver.Go-Jek.Com/s/Article/Tata-Tertib-Gojek-Tartibjek#Proses> diakses pada tanggal 5 februari 2021, Pukul 12.09 WIB

<https://Www.Infojek.Com/Jenis-Pelanggaran-Gojek/> diakses pada tanggal 5 Februari 2021, Pukul 11.00 WIB

Www.Gojek.Com/App/Driver-Contract/ Diakses Pada Tanggal 31 Maret 2020 Pukul 16:57 WIB