



# Pemenuhan Hak Mitra Driver Transportasi Online di Kota Samarinda

Merlita Dwi Putri\*, Erna Susanti, Setiyo Utomo

Fakultas Hukum, Universitas Mulawarman

DOI:

<https://doi.org/10.53697/iso.v6i2.4035>

\*Correspondence: Merlita Dwi Putri

Email: merlitadwiputri1@gmail.com

Received: 09-10-2026

Accepted: 17-11-2026

Published: 28-12-2026



**Copyright:** © 2026 by the authors. Submitted for open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY) license (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

**Abstrak:** Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji secara mendalam pemenuhan hak-hak mitra driver transportasi online di Kota Samarinda serta menelusuri dampak hukum dari perjanjian kemitraan yang cenderung merugikan pihak driver. Latar belakang penelitian ini didasari oleh banyaknya keluhan dari para mitra driver seperti Grab, Gojek, Maxim dan Shopee, terutama terkait ketidakjelasan penghasilan, pemotongan komisi yang tidak transparan, terbatasnya jaminan perlindungan sosial, dan absennya perlindungan hukum atas risiko kerja maupun pemutusan kemitraan secara sepihak oleh aplikator. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah socio legal research dengan pendekatan yuridis normatif dan empiris, yang menggabungkan studi literatur dan pengumpulan data melalui wawancara dengan mitra driver, pihak perusahaan aplikator, serta instansi pemerintah terkait. Temuan penelitian mengungkapkan bahwa meskipun hubungan antara aplikator dan mitra driver secara hukum dikategorikan sebagai kemitraan perdata, kenyataan di lapangan menunjukkan ciri-ciri hubungan kerja yang substantif namun tanpa perlindungan hukum yang memadai. Perjanjian kemitraan disusun secara sepihak oleh perusahaan, dan sering kali mengandung ketentuan yang tidak menguntungkan mitra driver. Konsekuensinya, para driver berada dalam posisi yang lemah baik dari segi hukum maupun ekonomi, tanpa ruang untuk

bernegosiasi atas isi perjanjian. Oleh karena itu, perlu adanya regulasi yang lebih tegas dari pemerintah pusat maupun daerah untuk menjamin perlindungan hukum dan sosial yang adil bagi mitra driver transportasi online, termasuk dalam hal penetapan penghasilan minimum, pemberian jaminan sosial, dan penyediaan mekanisme penyelesaian sengketa yang independen dan berimbang.

**Kata Kunci:** Mitra Driver, Transportasi Online, Perjanjian Kemitraan

**Abstract:** This study aims to thoroughly examine the fulfillment of rights of online transportation partner drivers in the city of Samarinda, as well as to explore the legal implications of partnership agreements that tend to disadvantage the drivers Grab, Gojek, Maxim dan Shopee. The background of this research is based on numerous complaints from partner drivers, particularly concerning income uncertainty, lack of transparency in commission deductions, limited access to social protection, and the absence of legal safeguards against occupational risks or unilateral termination of partnerships by the platform companies. The method used in this research is socio-legal research, employing both normative juridical and empirical approaches, combining literature review and data collection through interviews with partner drivers, representatives of online transportation companies, and relevant government institutions. The findings reveal that although the relationship between platform companies and drivers is legally categorized as a civil partnership, in practice it exhibits characteristics of an employment relationship without adequate legal protection. The partnership agreements are unilaterally drafted by the companies and often contain provisions that are unfavorable to the drivers. As a result, the drivers are placed in a legally and economically vulnerable position, with no room for negotiation regarding the terms of the agreement. Therefore, stronger regulatory measures are needed from both central and local governments to ensure fair legal and social protection for online transportation partner drivers, including the establishment of minimum income standards, provision of social security, and the implementation of an independent and balanced dispute resolution mechanism.

**Keywords:** Partner Driver, Online Transportation, Partnership Agreement

## Pendahuluan

Perkembangan teknologi digital telah membawa perubahan signifikan dalam dunia kerja, termasuk munculnya profesi driver ojek online sebagai alternatif pekerjaan yang fleksibel dan mudah diakses (Darma et al., 2019). Di Kota Samarinda, jumlah mitra driver terus meningkat seiring dengan tingginya kebutuhan masyarakat terhadap layanan transportasi yang cepat dan praktis. Namun, di balik peluang tersebut, para driver masih menghadapi berbagai persoalan mendasar, seperti ketidakpastian penghasilan, ketidakseimbangan tarif, potongan komisi yang tinggi, serta sistem bonus yang kurang transparan (Izzati, 2022; Mawanda & Muhshi, 2019). Selain itu, minimnya perlindungan sosial dan jaminan kesehatan semakin memperburuk kondisi kerja mereka. Keluhan yang disampaikan melalui berbagai media menunjukkan adanya praktik pembatalan order, pesanan fiktif, hingga kebijakan aplikasi yang merugikan driver tanpa adanya kompensasi. Kondisi ini mencerminkan bahwa meskipun ekosistem transportasi online berkembang pesat, kesejahteraan mitra driver belum sepenuhnya terjamin, sehingga menimbulkan kesenjangan antara harapan dan realitas di lapangan (Sofyan Dewantoro, Grace Sharon, 2021)

Secara normatif, mitra driver seharusnya memperoleh perlindungan hukum sebagaimana diatur dalam peraturan ketenagakerjaan dan transportasi (Megawati & Sudiro, 2020). Peraturan Menteri Perhubungan juga telah mengatur batas tarif atas dan bawah guna melindungi pengemudi dari praktik tarif yang merugikan (Anggara, 2021). Namun, dalam praktiknya, masih ditemukan kebijakan aplikasi yang menerapkan tarif promo di bawah batas minimum, sehingga berdampak pada menurunnya pendapatan driver (Prananda & Aidi, 2019). Tidak hanya itu, hak-hak lain seperti tunjangan hari raya, perlindungan kecelakaan kerja, dan jaminan sosial belum sepenuhnya terpenuhi karena status driver yang dikategorikan sebagai "mitra" bukan pekerja formal. Hal ini menimbulkan ketidakpastian hukum yang berimplikasi pada lemahnya posisi tawar driver dalam hubungan kerja dengan perusahaan aplikator (Hayat, 2015)

Permasalahan yang paling krusial terletak pada ketidakjelasan status hubungan kerja antara driver dan perusahaan aplikasi (Kahfi & Buana, 2022). Meskipun disebut sebagai mitra, dalam praktiknya terdapat unsur hubungan kerja seperti adanya upah, instruksi kerja, serta ketergantungan terhadap sistem aplikasi. Namun, status kemitraan tersebut sering dijadikan alasan bagi perusahaan untuk menghindari kewajiban memberikan perlindungan sebagaimana pekerja formal. Selain itu, kebijakan sepihak seperti suspend akun, pemutusan kemitraan, dan perubahan sistem bonus tanpa transparansi semakin memperkuat posisi lemah driver (Maerani & Tamara, 2024). Kondisi ini diperparah dengan terbatasnya akses terhadap jaminan sosial yang layak, di mana belum ada regulasi yang secara tegas mewajibkan perusahaan aplikator untuk menanggung perlindungan tersebut. Akibatnya, driver harus menanggung sendiri berbagai risiko pekerjaan, termasuk kecelakaan dan kerugian operasional, yang pada akhirnya menimbulkan ketidakadilan dalam hubungan kemitraan (Cawa, 2020; Meidina, 2020)

Pemerintah sebenarnya telah mulai merespons permasalahan ini dengan merancang regulasi yang bertujuan memperjelas status hukum driver ojek online, bahkan mempertimbangkan pengakuan mereka sebagai pekerja (Mujahid, 2026). Upaya ini diharapkan dapat memberikan kepastian hukum serta menjamin hak-hak driver, termasuk dalam hal tarif yang adil, jaminan sosial, dan perlindungan kerja. Penelitian mengenai pemenuhan hak mitra driver transportasi online di Kota Samarinda menjadi penting untuk mengkaji sejauh mana regulasi yang ada telah diimplementasikan serta mengidentifikasi hambatan yang terjadi di lapangan. Penelitian ini juga bertujuan memberikan rekomendasi hukum yang konkret guna menciptakan hubungan kemitraan yang lebih adil dan seimbang antara driver dan perusahaan aplikasi (Darma et al., 2019; Megawati & Sudiro, 2020). Hasil penelitian diharapkan tidak hanya memberikan kontribusi akademik, tetapi juga menjadi bahan pertimbangan bagi pemerintah, perusahaan, dan masyarakat dalam meningkatkan perlindungan serta kesejahteraan driver ojek online secara berkelanjutan.

## Metodologi

Penelitian ini menggunakan pendekatan socio-legal research, yaitu pendekatan yang mengkaji hukum tidak hanya sebagai norma tertulis, tetapi juga sebagai praktik sosial yang terjadi di masyarakat (Lesson & Sitohang, 2020). Penelitian dilakukan di Kota Samarinda dengan melibatkan berbagai pihak, seperti kantor perusahaan transportasi online (Gojek, Grab, Maxim, dan ShopeeFood), komunitas driver, serta Dinas Perhubungan. Sumber data yang digunakan meliputi data primer berupa wawancara langsung dengan mitra driver dan pihak terkait, serta data sekunder dari peraturan perundang-undangan, buku, jurnal, dan dokumen perjanjian kemitraan. Selain itu, data tersier seperti kamus hukum dan bahasa juga digunakan untuk memperkuat pemahaman konsep (Santoso & Suliantoro, 2023).

Analisis data dilakukan secara kualitatif dengan mendeskripsikan dan menginterpretasikan temuan penelitian untuk menjawab rumusan masalah terkait pemenuhan hak mitra driver serta akibat hukum dari perjanjian kemitraan yang tidak berpihak (Mujahid, 2026). Proses penelitian ini dilaksanakan dalam jangka waktu sekitar 10 bulan, mulai dari penyusunan desain penelitian hingga tahap pelaporan dan publikasi hasil penelitian.

## Hasil dan Pembahasan

### Pemenuhan Hak Mitra Driver Transportasi Online

Tinjauan hukum terhadap transportasi online dan kemitraan perkembangan teknologi informasi telah mendorong lahirnya transportasi berbasis aplikasi seperti Gojek, Grab, Maxim, dan ShopeeFood, yang memperkenalkan pola hubungan baru berupa kemitraan antara perusahaan platform dan mitra driver (Lesson & Sitohang, 2020). Dalam perspektif hukum, hubungan ini tidak termasuk hubungan kerja formal, melainkan hubungan keperdataan yang didasarkan pada perjanjian elektronik antara para pihak. Berdasarkan Pasal 1313 KUHPPerdata, perjanjian merupakan suatu perbuatan hukum yang mengikat para pihak, dan keabsahannya harus memenuhi syarat dalam Pasal 1320

KUHPerdata, yaitu adanya kesepakatan, kecakapan, objek tertentu, serta sebab yang halal. Meskipun secara formal hubungan ini sah, perkembangan transportasi online belum sepenuhnya diimbangi dengan regulasi yang memadai, sehingga menimbulkan berbagai persoalan hukum, terutama terkait perlindungan dan pemenuhan hak mitra driver (Cawa, 2020).

Awalnya, transportasi online berbasis sepeda motor tidak diakui dalam sistem transportasi nasional berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 (Cawa, 2020). Namun, seiring meningkatnya kebutuhan masyarakat, pemerintah mulai mengeluarkan regulasi pendukung seperti Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 yang mengatur hubungan kemitraan, termasuk kewajiban perusahaan aplikasi dalam menetapkan standar operasional, prosedur suspend, serta transparansi kepada mitra driver. Secara yuridis, hubungan ini tetap tunduk pada ketentuan hukum perdata, khususnya Pasal 1338 KUHPerdata yang menegaskan bahwa perjanjian yang sah berlaku sebagai undang-undang bagi para pihak dan harus dilaksanakan dengan itikad baik (Sina, 2022).

Namun, dalam praktiknya terdapat ketidakseimbangan dalam hubungan kemitraan tersebut, di mana perusahaan aplikasi memiliki posisi yang lebih dominan dalam menentukan kebijakan, seperti penetapan tarif, sistem kerja, hingga pemberian sanksi kepada mitra driver (Megawati & Sudiro, 2020). Kondisi ini menunjukkan bahwa meskipun secara formal hubungan tersebut bersifat kemitraan, secara substantif terdapat ketimpangan yang berpotensi bertentangan dengan asas keadilan dan kepatutan dalam hukum perdata sebagaimana diatur dalam Pasal 1339 dan Pasal 1347 KUHPerdata. Hubungan antara perusahaan transportasi online dan mitra driver perlu dikaji secara kritis, tidak hanya berdasarkan keabsahan perjanjian, tetapi juga dari aspek keseimbangan hak dan kewajiban guna memastikan adanya perlindungan hukum yang adil bagi mitra driver (Cawa, 2020; Mujahid, 2026).

Pengaturan hukum kemitraan terkait pemenuhan hak mitra driver transportasi online hubungan antara perusahaan transportasi online dan mitra driver pada dasarnya merupakan hubungan kemitraan yang didasarkan pada perjanjian elektronik (Santoso & Suliantoro, 2023). Dalam perspektif hukum perdata, perjanjian ini tunduk pada ketentuan KUHPerdata, khususnya Pasal 1313 dan Pasal 1320 yang mengatur tentang definisi dan syarat sahnya perjanjian. Selain itu, perjanjian kemitraan tersebut juga termasuk kontrak elektronik yang diatur dalam PP Nomor 71 Tahun 2019 serta memiliki kekuatan hukum sebagaimana diatur dalam UU ITE. Meskipun demikian, bentuk perjanjian yang digunakan umumnya merupakan perjanjian baku yang disusun sepihak oleh perusahaan aplikator tanpa adanya ruang negosiasi bagi mitra driver (Anggara, 2021). Hal ini menimbulkan ketimpangan posisi dalam hubungan kemitraan, karena driver hanya dapat menerima atau menolak seluruh ketentuan yang telah ditetapkan. Di sisi lain, regulasi seperti Permenhub Nomor 118 Tahun 2018 dan Permenhub Nomor 12 Tahun 2019 telah memberikan dasar hukum terkait operasional transportasi online, termasuk aspek keselamatan, keamanan, dan perlindungan pengguna, namun implementasinya masih belum sepenuhnya menjamin perlindungan hak mitra driver secara optimal (Putri & Diamantina, 2019).

Dalam praktiknya, ketidakseimbangan dalam hubungan kemitraan tersebut terlihat dari dominasi perusahaan dalam menentukan kebijakan operasional, seperti sistem tarif, insentif, hingga pemberian sanksi berupa suspend atau pemutusan kemitraan secara sepihak (Darma et al., 2019). Kondisi ini menyebabkan mitra driver berada pada posisi yang lemah dan rentan terhadap ketidakpastian hukum, terutama terkait pendapatan dan keberlanjutan pekerjaan. Banyak driver mengalami ketidakjelasan dalam mekanisme bonus serta tidak memiliki akses yang memadai untuk melakukan keberatan atas kebijakan perusahaan. Diperlukan penguatan regulasi dan pengawasan yang lebih efektif agar tercipta keseimbangan hak dan kewajiban antara perusahaan aplikasi dan mitra driver, sehingga prinsip keadilan dan perlindungan hukum dapat terwujud secara nyata (Izzati, 2022).

Pemenuhan hak mitra driver transportasi online di Kota Samarinda masih menunjukkan berbagai permasalahan, khususnya terkait transparansi pendapatan dan keadilan dalam sistem kerja (Prananda & Aidi, 2019). Banyak driver mengeluhkan ketidakjelasan potongan komisi yang sering berubah tanpa pemberitahuan, serta penetapan tarif yang dilakukan sepihak oleh perusahaan melalui sistem aplikasi. Padahal, pemerintah telah menetapkan batas maksimal potongan komisi sebesar 20%, namun dalam praktiknya ditemukan potongan yang melebihi ketentuan tersebut. Kondisi ini diperparah dengan lemahnya pengawasan dan mekanisme pengaduan yang tidak efektif, sehingga driver sulit memperjuangkan haknya. Selain itu, risiko seperti pesanan fiktif dan pembatalan sepihak juga sering merugikan driver tanpa adanya kompensasi yang jelas, yang menunjukkan adanya ketidaksesuaian antara regulasi dengan realitas di lapangan (Hernoko, 2019).

Selain aspek ekonomi, permasalahan juga terlihat dalam sistem sanksi dan suspend akun yang dinilai tidak adil (Kahfi & Buana, 2022). Perusahaan aplikasi memiliki kewenangan besar untuk menangguhkan atau memutus kemitraan berdasarkan laporan atau dugaan pelanggaran, tanpa prosedur yang transparan dan mekanisme pembelaan yang memadai bagi mitra driver. Meskipun secara hukum perjanjian mengikat para pihak, pelaksanaannya harus tetap berlandaskan asas itikad baik, keadilan, dan kepatutan. Namun, dalam praktiknya, banyak driver mengalami suspend secara sepihak yang berdampak pada hilangnya penghasilan tanpa kepastian pemulihan akun. Hal ini menunjukkan adanya ketidakseimbangan dalam hubungan kemitraan, di mana perusahaan lebih dominan, sehingga diperlukan perbaikan regulasi dan pengawasan agar pemenuhan hak mitra driver dapat terlaksana secara adil dan proporsional (Mujahid, 2026).

### **Akibat Hukum Terhadap Perjanjian Kemitraan yang tidak memihak kepada mitra driver transportasi online**

Analisis perjanjian kemitraan transportasi online di kota samarinda, perjanjian antara aplikasi dan mitra driver dalam layanan transportasi online secara tegas dikualifikasikan sebagai hubungan kemitraan, bukan hubungan kerja (Santoso & Suliantoro, 2023). Hal ini ditegaskan dalam klausul perjanjian, seperti pada Pasal 1 ayat (2) perjanjian kemitraan Grab, yang menyatakan bahwa tidak terdapat hubungan ketenagakerjaan, keagenan, maupun usaha patungan antara para pihak. Konsekuensinya,

perusahaan tidak memiliki kewajiban untuk memenuhi hak-hak normatif pekerja seperti upah minimum, jaminan sosial, maupun perlindungan tenaga kerja. Secara hukum, hubungan ini didasarkan pada ketentuan Pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPperdata) tentang perjanjian, serta harus memenuhi syarat sah perjanjian sebagaimana diatur dalam Pasal 1320 KUHPperdata. Namun, meskipun secara formal sah, dalam praktiknya hubungan ini menunjukkan karakteristik yang mendekati hubungan kerja (Adriaman & Irianto, 2021).

Perjanjian kemitraan tersebut umumnya berbentuk kontrak baku, yaitu perjanjian yang seluruh isi dan ketentuannya ditetapkan sepihak oleh aplikator tanpa adanya ruang negosiasi bagi mitra (Santoso & Suliantoro, 2023). Hal ini terlihat dalam Pasal 2 ayat (1a.iv) perjanjian Grab yang memberikan kewenangan kepada perusahaan untuk mengubah ketentuan umum sewaktu-waktu, dan perubahan tersebut langsung mengikat sejak diumumkan. Ketentuan ini bertentangan dengan asas kebebasan berkontrak yang seharusnya dilaksanakan secara seimbang sebagaimana diatur dalam Pasal 1338 ayat (1) KUHPperdata, serta harus dilandasi itikad baik sebagaimana Pasal 1338 ayat (3) KUHPperdata (Dyah Ochtorina Susanti, 2022). Dalam praktiknya, mitra tidak memiliki posisi tawar untuk menolak atau menegosiasikan perubahan tersebut, sehingga menimbulkan ketidakseimbangan kedudukan para pihak.

Selain itu, isi perjanjian juga menunjukkan adanya pembebanan tanggung jawab secara sepihak kepada mitra driver. Berdasarkan Pasal 1 ayat (4.d) perjanjian Grab, mitra diwajibkan untuk membela, mengganti kerugian, serta membebaskan perusahaan dari segala tuntutan hukum, baik perdata maupun pidana (Kahfi & Buana, 2022). Di sisi lain, aplikator tetap memiliki kewenangan penuh dalam menentukan tarif, memotong biaya layanan sebagaimana diatur dalam Pasal 2 ayat (2), serta menjatuhkan sanksi berupa suspend atau pemutusan kemitraan secara sepihak sesuai Pasal 3 ayat (2). Meskipun terdapat kesempatan pembelaan dalam Pasal 3 ayat (3), keputusan akhir tetap berada di tangan perusahaan. Kondisi ini menunjukkan adanya ketimpangan yang bertentangan dengan asas keadilan dan kepatutan sebagaimana tercermin dalam Pasal 1339 KUHPperdata (Muhdar, 2019)

Berdasarkan perbandingan perjanjian kemitraan Gojek, Grab, Maxim, dan Shopee Food, ditemukan pola yang sama berupa dominasi perusahaan melalui klausul perubahan sepihak, pembebanan risiko kepada mitra, serta pembatasan tanggung jawab perusahaan. Meskipun hubungan ini secara normatif disebut sebagai kemitraan, namun secara substantif menunjukkan ketimpangan struktural dan cenderung menyerupai hubungan kerja terselubung. Hal ini tidak sejalan dengan prinsip pelaksanaan perjanjian yang harus mengedepankan itikad baik dan keseimbangan sebagaimana diatur dalam Pasal 1338 ayat (3) KUHPperdata (Junaidi et al , 2023). Perlindungan hukum terhadap mitra driver masih lemah dan memerlukan penguatan regulasi agar tercipta hubungan hukum yang lebih adil dan proporsional.

Perjanjian kemitraan yang tidak memihak kepada mitra driver transportasi online ketidakseimbangan hak dan kewajiban dalam perjanjian kemitraan antara perusahaan aplikator dan mitra driver menimbulkan akibat hukum yang serius terhadap keabsahan

dan pelaksanaan perjanjian. Perjanjian yang disusun secara sepihak dalam bentuk kontrak baku (*adhesion contract*) menempatkan mitra driver pada posisi lemah karena tidak memiliki ruang negosiasi, sementara perusahaan memiliki kewenangan dominan dalam menentukan isi perjanjian (Izzati, 2022; Prananda & Aidi, 2019). Kondisi ini bertentangan dengan prinsip itikad baik sebagaimana diatur dalam Pasal 1338 ayat (3) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata), yang mewajibkan setiap perjanjian dilaksanakan secara adil dan tidak merugikan salah satu pihak. Selain itu, ketidakseimbangan ini juga berpotensi melanggar asas kepatutan dan keadilan dalam Pasal 1339 KUHPerdata. Apabila terbukti adanya penyalahgunaan keadaan (*abuse of circumstances*) oleh pihak yang lebih kuat, maka perjanjian tersebut dapat dipersoalkan keabsahannya, khususnya terkait unsur kesepakatan yang bebas dan sebab yang halal sebagaimana diatur dalam Pasal 1320 KUHPerdata (Khalid, 2019).

Selain itu, perjanjian kemitraan yang tidak memberikan kepastian terkait penghasilan menimbulkan ketidakpastian hukum dan sosial bagi mitra driver (Adriaman & Irianto, 2021). Penghasilan yang bergantung pada algoritma, jumlah pesanan, serta kebijakan sepihak perusahaan tanpa adanya jaminan minimum bertentangan dengan hak atas penghidupan yang layak sebagaimana diatur dalam Pasal 27 ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Dalam perspektif hukum perdata, kondisi ini menunjukkan tidak terpenuhinya kepastian objek perjanjian sebagaimana disyaratkan dalam Pasal 1320 KUHPerdata, karena besaran imbalan jasa tidak ditentukan secara jelas. Selain itu, kurangnya transparansi dalam pemotongan komisi yang dapat berubah sewaktu-waktu juga memperkuat adanya ketidakseimbangan dan berpotensi menimbulkan sengketa hukum. Meskipun Pasal 1338 ayat (1) KUHPerdata menyatakan bahwa perjanjian berlaku sebagai undang-undang bagi para pihak, pelaksanaannya tetap harus memperhatikan asas keadilan dan itikad baik (Ayunita, 2016). Perjanjian yang tidak memberikan kepastian pendapatan dan perlindungan ekonomi bagi mitra driver dapat dikategorikan sebagai perjanjian yang merugikan, sehingga memerlukan intervensi negara melalui regulasi yang lebih tegas guna menjamin keseimbangan dan perlindungan hukum.

Upaya perlindungan hukum bagi mitra driver transportasi online perlindungan hukum terhadap mitra driver transportasi online menjadi isu penting seiring berkembangnya ekonomi digital dan meningkatnya peran driver dalam sistem transportasi perkotaan, termasuk di Kota Samarinda. Meskipun secara formal hubungan antara driver dan perusahaan aplikasi dikategorikan sebagai kemitraan, namun dalam praktiknya driver tetap terikat pada aturan kerja yang ditetapkan perusahaan. Hal ini menimbulkan pertanyaan mengenai perlindungan hukum yang layak diberikan, mengingat mitra driver tidak memperoleh hak-hak normatif sebagaimana pekerja. Padahal, dalam hukum perdata, setiap perjanjian harus memenuhi prinsip keadilan dan itikad baik sebagaimana diatur dalam Pasal 1338 ayat (3) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata). Dalam praktiknya, perusahaan aplikasi memiliki kewenangan dominan dalam menentukan tarif, potongan komisi, hingga sanksi berupa suspend atau pemutusan kemitraan. Kondisi ini menunjukkan adanya ketidakseimbangan posisi tawar antara mitra driver dan perusahaan. Padahal, asas kebebasan berkontrak dalam Pasal 1338 ayat (1) KUHPerdata serta ketentuan

Pasal 1339 KUHPerdota menghendaki agar perjanjian tidak hanya mengikat secara formal, tetapi juga memperhatikan kepatutan, keadilan, dan kebiasaan. Ketidakseimbangan ini berpotensi merugikan mitra driver karena mereka tidak memiliki ruang untuk menegosiasikan isi perjanjian maupun kebijakan yang berubah secara sepihak.

Upaya perlindungan hukum dapat dilakukan melalui pendekatan regulasi dan kontraktual (Kahfi & Buana, 2022). Dari sisi regulasi, diperlukan aturan khusus yang mengatur kemitraan digital, seperti penguatan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 yang menegaskan bahwa hubungan antara perusahaan aplikasi dan pengemudi adalah kemitraan, namun tetap harus disertai dengan perlindungan hak dasar mitra. Selain itu, pemerintah daerah melalui Dinas Perhubungan perlu meningkatkan pengawasan serta menyediakan mekanisme pengaduan yang efektif. Dari sisi kontraktual, perjanjian kemitraan harus disusun secara seimbang agar tidak bertentangan dengan syarat sah perjanjian dalam Pasal 1320 KUHPerdota, serta tidak mengandung klausul yang merugikan salah satu pihak. Selain itu, perlindungan hukum juga dapat diperkuat melalui kewajiban transparansi perusahaan terkait tarif dan potongan komisi, pemberian edukasi hukum kepada mitra driver, serta penyusunan standar nasional perjanjian kemitraan digital. Standar ini harus mencakup hak dan kewajiban para pihak, batas potongan komisi, serta mekanisme penyelesaian sengketa yang adil dan independen. Penerapan prinsip keadilan, keseimbangan, dan itikad baik dalam perjanjian sebagaimana diatur dalam KUHPerdota dapat terwujud, sehingga mitra driver tidak lagi berada pada posisi yang lemah dalam hubungan kemitraan dengan perusahaan aplikator.

## **Kesimpulan**

Berdasarkan hasil dan pembahasan, dapat disimpulkan bahwa hubungan antara perusahaan transportasi online seperti Gojek, Grab, Maxim, dan ShopeeFood dengan mitra driver secara yuridis merupakan hubungan kemitraan berbasis perjanjian elektronik yang tunduk pada ketentuan hukum perdata, khususnya Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdota). Perjanjian tersebut secara formal telah memenuhi syarat sah sebagaimana diatur dalam Pasal 1320 KUHPerdota, sehingga memiliki kekuatan mengikat bagi para pihak. Namun, dalam praktiknya, hubungan kemitraan ini menunjukkan adanya ketidakseimbangan posisi antara perusahaan aplikator dan mitra driver, yang tercermin dalam dominasi perusahaan dalam menentukan kebijakan operasional, tarif, sistem insentif, serta pemberian sanksi. Ketimpangan tersebut diperkuat oleh penggunaan perjanjian baku yang disusun sepihak oleh perusahaan tanpa ruang negosiasi bagi mitra driver. Akibatnya, prinsip kebebasan berkontrak, itikad baik, serta asas keadilan dan kepatutan sebagaimana diatur dalam Pasal 1338 dan Pasal 1339 KUHPerdota belum sepenuhnya terwujud. Kondisi ini berimplikasi pada lemahnya perlindungan hukum bagi mitra driver, terutama terkait kepastian pendapatan, transparansi komisi, serta mekanisme penyelesaian sengketa. Bahkan, dalam beberapa aspek, hubungan kemitraan tersebut secara substantif menyerupai hubungan kerja terselubung, meskipun secara normatif tidak diakui sebagai hubungan ketenagakerjaan. Implikasi penting dari temuan penelitian ini menunjukkan bahwa diperlukan intervensi negara yang lebih kuat untuk mengatur

hubungan kemitraan digital secara lebih komprehensif dan adaptif terhadap perkembangan ekonomi digital. Regulasi yang ada, seperti Peraturan Menteri Perhubungan, belum sepenuhnya mampu menjamin perlindungan hak mitra driver secara optimal. Oleh karena itu, perlu adanya penguatan regulasi yang secara khusus mengatur standar perjanjian kemitraan digital, termasuk batasan kewenangan perusahaan, kewajiban transparansi, serta jaminan perlindungan ekonomi dan sosial bagi mitra driver. Selain itu, hasil penelitian ini juga menegaskan pentingnya pengawasan yang lebih efektif dari pemerintah, baik di tingkat pusat maupun daerah, untuk memastikan implementasi regulasi berjalan sesuai prinsip keadilan. Saran untuk penelitian selanjutnya, diharapkan dapat memperluas kajian dengan pendekatan empiris yang lebih mendalam, seperti melibatkan lebih banyak responden mitra driver di berbagai daerah untuk memperoleh gambaran yang lebih komprehensif mengenai kondisi di lapangan. Penelitian selanjutnya juga dapat mengkaji perbandingan regulasi kemitraan transportasi online di negara lain sebagai bahan evaluasi dan rekomendasi bagi pembentukan kebijakan di Indonesia. Selain itu, penting untuk mengkaji kemungkinan rekonstruksi status hukum mitra driver, apakah tetap sebagai mitra atau diarahkan pada bentuk hubungan kerja tertentu, guna memberikan kepastian hukum dan perlindungan yang lebih adil di masa depan.

#### Daftar Pustaka

- Adriaman, M., & Irianto, K. D. (2021). *Implementasi Asas Perjanjian Kemitraan Antara Driver Ojek Online Dengan PT . Gojek Indonesia*. 4(2), 263–272.
- Anggara, I. D. (2021). Analisis Yuridis Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dalam Pemenuhan Hak Asasi Pengguna Moda Transportasi Online Kendaraan Roda Dua. *PALAR (Pakuan Law Review)*, 7(1), 200–217.
- Ayunita, Y. (2016). *Perlindungan Hukum Terhadap Pengemudi Taksi ( Mitra ) Berbasis Online Pada Pt . Grab Indonesia*. 5(8).
- Cawa, A. D. A. (2020). *Perlindungan hukum bagi driver dalam kerjasama kemitraan pada perusahaan Gojek dalam perspektif hukum Islam*. Universitas Hasanuddin.
- Darma, G. S., Wicaksono, K., Sanica, I. G., & Abiyasa, A. P. (2019). Faktor Kompensasi Dan Strategi Gojek Dalam Meningkatkan Kepuasan Kerja Para Pengemudi. *JMBI UNSRAT (Jurnal Ilmiah Manajemen Bisnis Dan Inovasi Universitas Sam Ratulangi)*, 6(3), 232–244.
- Dyah Ochterina Susanti, A. E. (2022). *Penelitian Hukum: Legal Research*. Sinar Grafika.
- Hayat. (2015). Keadilan sebagai Prinsip Negara Hukum: Tinjauan Teores dalam Konsep Demokrasi. *Padjadjaran Jurnal Ilmu Hukum (Journal Of Law)*, 2 (2), 5.
- Hernoko, A. Y. (2019). *Hukum Perjanjian*. Prenada Media.
- Izzati, N. R. (2022). Ke Persatuan Kewajiban Para Pihak dalam Regulasi Ojek Online: Distorsi Logika Hubungan Kemitraan Ekonomi Gig. *Undang: Jurnal Hukum*, 5(2), 325–356.
- Junaidi, Muhammad Ardhi Razaq Abqa, Muhamad Abas, Didik Suhariyanto, Agus Bambang Nugraha, Firman Yudhanegara, Moh. Mujibur Rohman, Hani Sholihah,

- Moh. Rafi'ie, Irsyad Dhahri, Abdul Kahar Maranjaya, Dendi Yuda S, D. M. (2023). *Dapatkan versi cetak buku ini* ▼ *Hukum & Hak Asasi Manusia : Sebuah Konsep dan Teori Fitrah Kemanusiaan Dalam Bingkai Konstitusi Bernegara*. PT. Sonpedia Publishing Indonesia.
- Kahfi, A., & Buana, A. N. M. (2022). Perlindungan Hukum Terhadap Mitra Gojek Atau Kurir Pada Pengiriman Paket Secara Cash On Delivery Atau Bayar Ditempat. *Dekrit*, 12(2), 1–12.
- Khalid, Z. (2019). Analisis Juridis Kedudukan Perjanjian Kemitraan Antara Pengemudi Jasa Angkutan Online Dan Perusahaan Provider Ditinjau Dari Aspek Hukum Keperdataan. *Jurnal Hukum Kaidah Media Komunikasi Dan Informasi Hukum Dan Masyarakat*, 18(3), 114–123. <https://doi.org/10.30743/jhk.v18i3.1207>
- Lesson, R., & Sitohang, L. (2020). Tanggung Jawab Hukum Perusahaan Transportasi Online dan Driver Online terhadap Pengguna atas Peralihan Akun Driver Online. *Jurnal Hukum PATIK*, 9(2), 102–113.
- Maerani, A., & Tamara, N. J. (2024). *Ojek Online Dengan Penyedia Aplikasi Gojek*. 13, 150–159.
- Mawanda, M. K., & Muhshi, A. (2019). Perlindungan hukum mitra ojek berani di Indonesia. *Lentera Hukum*, 6, 35.
- Megawati, S. F., & Sudiro, A. (2020). Perlindungan Hukum Bagi Pengemudi Ojek Online Terhadap Pembatalan Sepihak Oleh Konsumen Yang Tidak Beritikad Baik. *Jurnal Hukum Adigama*, 3(2), 1309–1332.
- Meidina, S. P. (2020). *Pemenuhan Hak Jaminan Sosial Bagi Pengemudi Sepeda Motor Berbasis Aplikasi (Ojek Online) Di Kota Padang (Studi Kasus Pada Pt.Gojek Indonesia Di Kota Padang)*. Universitas Andalas.
- Muhdar, M. (2019). *Penelitian Doctrinal Dan Non-Doctrinal Pendekatan Aplikatif dalam Penelitian Hukum* (Aldi MH (ed.); Cetakan Pe). Mulawarman University Press.
- Mujahid. (2026). *Perlindungan Hukum terhadap Mitra Driver dalam Perjanjian Kemitraan Gojek*.
- Prananda, R. R., & Aidi, Z. (2019). Tinjauan Yuridis Kedudukan Pengemudi Transportasi Online Dalam Perjanjian Kemitraan Dengan Perusahaan Penyedia Aplikasi Transportasi Online. *Law, Development and Justice Review*, 2(2), 135–162.
- Putri, H. S., & Diamantina, A. (2019). *Ojek Online Untuk Kepentingan Masyarakat*. 1, 392–403.
- Santoso, S. B., & Suliantoro, A. (2023). Perlindungan Konsumen Pengguna Ojek Online Grab di Kabupaten Kendal. *Transparansi Hukum*, 6(2), 99–111.
- Sina, F. A. (2022). *Analisis Yuridis Terhadap Pengalihan Akun Mitra Aplikasi Gojek Berdasarkan Perjanjian Kemitraan PT Aplikasi Karya Anak Bangsa*. Universitas Maritim Raja Ali Haji (UMRAH).
- Sofyan Dewantoro, Grace Sharon, S. S. (2021). Pengaturan Hubungan Kemitraan Antara Aplikator Dan Mitra Pengemudi dalam Usaha Transportasi Onlinedi Indonesia. *Justitia Jurnalhukum*, Volume 1 N, 16–37.