

## IMPLEMENTASI ASAS KESEIMBANGAN DALAM PERJANJIAN HUBUNGAN KEMITRAAN TRANSPORTASI ONLINE DI INDONESIA

S.H.S Ulil Albab<sup>1</sup>, La Ode Mbunai<sup>2</sup>, Syaiful Bahari<sup>3</sup>, Yusup Suparman<sup>4</sup>  
<sup>1,2,3,4</sup>Universitas Sains Indonesia, Bekasi

Email : [shsulil.albab@lecturer.sains.ac.id](mailto:shsulil.albab@lecturer.sains.ac.id)

### ABSTRAK

Perkembangan teknologi digital telah mendorong perubahan signifikan dalam sektor transportasi melalui hadirnya layanan transportasi berbasis aplikasi di Indonesia. Hubungan antara perusahaan transportasi online dan pengemudi dibangun dalam bentuk kemitraan, namun dalam praktiknya menimbulkan persoalan hukum, khususnya terkait kepastian status hukum pengemudi dan penerapan asas keseimbangan dalam perjanjian kemitraan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis hubungan kemitraan transportasi online di Indonesia serta mengkaji penerapan asas keseimbangan berkontrak dalam hubungan tersebut. Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan konseptual, melalui penelaahan terhadap peraturan perundang-undangan, doktrin, dan literatur hukum yang relevan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa hubungan kemitraan transportasi online belum memperoleh pengaturan yang jelas dalam rezim hukum ketenagakerjaan, sehingga menimbulkan kekosongan norma (legal vacuum). Meskipun konsep kemitraan secara normatif menghendaki kedudukan para pihak yang setara, praktik di lapangan menunjukkan adanya ketidakseimbangan posisi antara perusahaan aplikasi dan pengemudi. Ketimpangan tersebut tercermin dalam penggunaan perjanjian baku yang disusun sepihak, keberadaan klausula eksonerasi, pengendalian kerja melalui sistem algoritma, serta keterbatasan akses pengemudi terhadap data dan informasi. Kondisi ini menyebabkan asas keseimbangan dan proporsionalitas dalam perjanjian kemitraan tidak terpenuhi secara optimal dan berpotensi merugikan pihak pengemudi. Oleh karena itu, penelitian ini menegaskan perlunya pengaturan hukum yang lebih komprehensif dan adaptif untuk menjamin keseimbangan hak dan kewajiban serta memberikan perlindungan hukum yang adil bagi pengemudi transportasi online di Indonesia.

**Kata Kunci:** asas keseimbangan, hubungan kemitraan, transportasi online, perjanjian baku.

### ABSTRACT

*The development of digital technology has driven significant changes in the transportation sector through the presence of app-based transportation services in Indonesia. The relationship between online transportation companies and drivers is built in the form of a partnership, but in practice it raises legal issues, particularly regarding the certainty of the driver's legal status and the application of the principle of balance in partnership agreements. This study aims to analyze online transportation partnership relationships in Indonesia and examine the application of the principle of contractual balance in these relationships. The research method used is normative legal research with a statutory approach and a conceptual approach, through a review of relevant laws and regulations, doctrines, and legal literature. The results show that online transportation partnership relationships have not received clear regulations in the labor law regime, thus creating a legal vacuum. Although the concept of partnership normatively requires equal standing between the parties, practice in the field demonstrates an imbalance between app companies and drivers. This imbalance is reflected in the use of unilaterally drafted standard agreements, the existence of exoneration clauses, work control through algorithmic systems, and limited driver access to data and information. These conditions result in the principles of balance and proportionality in partnership agreements not being optimally met and potentially detrimental to drivers. Therefore, this study emphasizes the need for more comprehensive and adaptive legal regulations to ensure a balance of rights and obligations and provide fair legal protection for online transportation drivers in Indonesia.*

**Keywords:** online transportation, partnership, principle of balance, standard agreements.

## I. PENDAHULUAN

Perkembangan teknologi yang semakin cepat telah membawa perubahan signifikan dalam berbagai aspek kehidupan masyarakat, termasuk sektor transportasi. Layanan transportasi yang sebelumnya dijalankan secara konvensional kini bertransformasi menjadi layanan berbasis aplikasi digital. Saat ini, terdapat beragam perusahaan yang menyediakan jasa transportasi online, seperti

Gojek, Grab, Maxim, inDriver, Nujek, Anterin, Bonceng, Okejek, serta berbagai perusahaan rintisan lokal lainnya. Keberadaan dan jumlah penyedia layanan tersebut menunjukkan tingginya minat dan kebutuhan masyarakat terhadap transportasi berbasis online (SHS Ulil Albab & Antari Innaka ii, 2024.). Tingginya ketertarikan masyarakat terhadap penggunaan jasa transportasi online turut memberikan dampak positif terhadap peningkatan penyerapan tenaga kerja. Berdasarkan data yang disampaikan oleh Ketua GARDA (Asosiasi Ojek Online Gabungan Roda Dua), jumlah mitra pengemudi transportasi online di Indonesia saat ini diperkirakan mencapai sekitar 4 (empat) juta orang (CNN Indonesia, 2025). Besarnya jumlah mitra tersebut tidak terlepas dari sistem hubungan kemitraan yang diterapkan, yang memberikan keleluasaan bagi para pengemudi dalam menentukan waktu kerja serta jenis pekerjaan yang dijalani.

Prinsip hubungan kemitraan berlandaskan pada ketentuan Pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPperdata). Menurut Sudikno Mertokusumo, perjanjian adalah suatu hubungan hukum yang terjalin antara dua pihak atau lebih yang menimbulkan hak dan kewajiban sebagai akibat hukumnya (Sudikno Mertokusumo, 1995). Berdasarkan konsep tersebut, perusahaan transportasi online

dan para pengemudi saling mengikatkan diri melalui suatu perjanjian, sehingga masing-masing pihak memiliki hak serta kewajiban yang harus dipenuhi sesuai dengan kesepakatan yang telah ditentukan.

Selain diatur dalam KUHPperdata, ketentuan mengenai hubungan kemitraan juga diatur dalam Pasal 1 angka 13 Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah (UU 20/2008). Pasal tersebut menjelaskan bahwa kemitraan merupakan bentuk kerja sama usaha yang saling berkaitan, baik yang dilakukan secara langsung maupun tidak langsung, dengan berlandaskan pada asas saling membutuhkan, saling percaya, saling memperkuat, serta saling memberikan manfaat. Selain itu, konsep kemitraan menuntut adanya keseimbangan posisi para pihak dalam perjanjian, sehingga tidak terdapat dominasi satu pihak atas pihak lainnya. Hal ini ditegaskan dalam Pasal 36 ayat (1) UU 20/2008 yang menyatakan bahwa para pihak dalam perjanjian kemitraan memiliki kedudukan hukum yang setara.

Dalam praktiknya, pelaksanaan perjanjian kemitraan antara perusahaan transportasi online dan para pengemudi kerap tidak berlangsung sesuai dengan prinsip yang seharusnya. Hubungan antara kedua belah pihak sering kali menunjukkan ketidakseimbangan kedudukan, di mana perusahaan transportasi online berada pada posisi yang lebih kuat dibandingkan para driver. Kondisi tersebut berdampak pada terbentuknya perjanjian kemitraan yang belum mencerminkan rasa keadilan bagi semua pihak (Auditya Firza Saputra, 2022). Ketimpangan ini terlihat jelas terutama dalam proses perumusan perjanjian serta penetapan kebijakan, yang umumnya ditentukan secara sepihak oleh perusahaan transportasi online tanpa melibatkan para driver. Penerapan kontrak elektronik dalam bentuk

perjanjian baku yang disusun sepihak oleh perusahaan penyedia aplikasi, tanpa adanya proses perundingan, menyebabkan calon mitra pengemudi transportasi online tidak memiliki ruang untuk melakukan tawar-menawar. Skema ini menempatkan calon mitra pada pilihan menerima seluruh ketentuan atau menolaknya sama sekali (*take it or leave it*). Ketika calon mitra pengemudi menyatakan persetujuan terhadap perjanjian baku tersebut, maka ia dianggap telah menerima dan wajib mematuhi seluruh ketentuan yang ditetapkan oleh perusahaan, termasuk kebijakan manajerial yang dapat diubah secara sepihak sewaktu-waktu.

Asas keseimbangan dalam berkontrak merupakan salah satu prinsip yang dikenal dalam hukum perjanjian. Dengan berpedoman pada asas keseimbangan, pelaksanaan perjanjian diharapkan dapat berlangsung secara selaras dan harmonis (Herlien Budiono, 2010). Oleh karena itu, keberadaan asas ini dalam tahap pembentukan perjanjian menekankan pentingnya posisi tawar para pihak berada dalam keadaan yang seimbang. Ketidakharmonisan posisi tawar tersebut dapat berdampak pada penerapan asas proporsionalitas dalam hubungan kontraktual. Asas proporsionalitas merupakan prinsip dasar yang mengatur pembagian serta pertukaran hak dan kewajiban para pihak sesuai dengan porsi dan perannya masing-masing (Agus Yudho Hernoko, 2011). Sejalan dengan konsep tersebut, Peter Mahmud Marzuki menyebut asas proporsionalitas sebagai *equitability contract*, yang mengandung unsur keadilan dan kewajaran (*justice dan fairness*). Istilah *equitability* menggambarkan hubungan yang setara, tidak berat sebelah, dan adil, sehingga hubungan kontraktual pada hakikatnya berlangsung secara wajar dan proporsional (Peter Mahmud Marzuki, 2003). Dengan demikian, apabila dalam praktik ditemukan adanya ketimpangan antara para pihak *driver* dengan perusaahn aplikasi *online*, negara

melalui pemerintah memiliki kewenangan untuk melakukan pengaturan guna mewujudkan keadilan bagi seluruh pihak yang terlibat.

Berdasarkan uraian diatas, terdapat ketidakseimbangan hubungan kemitraan transportasi *online* antara *driver* dengan platform transportasi online yang mengakibatkan ketimpangan hak dan kewajiban sehingga merugikan pihak *driver*. Oleh karena itu, penulis merasa penting untuk meneliti hubungan kemitraan transportasi *online* dan penerapan asas keseimbangan berkontrak dalam hubungan kemitraan transportasi *online* di Indonesia.

## II. METODE

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum normatif, yaitu suatu metode penelitian hukum yang berfokus pada pengkajian bahan kepustakaan atau data sekunder. Data sekunder yang digunakan meliputi bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, serta bahan hukum tersier (Soerjono Soekanto, 2018). Pengumpulan data dilakukan melalui studi kepustakaan dengan menggunakan dua pendekatan, yakni pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Pendekatan perundang-undangan dilaksanakan dengan cara menelaah berbagai peraturan perundang-undangan serta regulasi lain yang memiliki keterkaitan dengan isu hukum yang menjadi objek penelitian. Adapun pendekatan konseptual digunakan untuk menganalisis permasalahan hukum berdasarkan konsep-konsep hukum yang mendasarinya, termasuk nilai-nilai dan prinsip-prinsip yang terkandung dalam perumusan norma hukum serta relevansinya dengan konsep-konsep yang digunakan dalam penelitian (Sudikno Mertokusumo, 2019).

## III. HASIL DAN PEMBAHASAN

### 1. Hubungan kemitraan transportasi online di Indoneisa.

Hubungan kemitraan transportasi *online* disebutkan dalam Pasal 15 Peraturan Kementerian Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepedah Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat. Hubungan kemitraan transportasi *online* tersebut belum memperoleh pengakuan yang jelas dalam rezim hukum ketenagakerjaan Indonesia. Hal ini terlihat dari tidak ditemukannya istilah maupun pengaturan eksplisit mengenai hubungan kemitraan transportasi online dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Cipta Kerja, maupun Peraturan Pemerintah Nomor 35 Tahun 2021 tentang Perjanjian Kerja. Ketiadaan pengaturan tersebut menunjukkan adanya kekosongan norma (*legal vacuum*) terhadap pola hubungan kerja yang berkembang seiring dengan kemajuan teknologi digital. Meskipun konsep kemitraan diatur dalam Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah, substansi kemitraan dalam undang-undang tersebut lebih menekankan pada hubungan usaha yang setara dan saling menguntungkan, sehingga tidak sepenuhnya mencerminkan realitas hubungan kemitraan dalam praktik transportasi online yang cenderung bersifat asimetris (Nabiyla Risfa Izzati, 2022).

Dalam konteks internasional, International Labour Organization (ILO) mengklasifikasikan hubungan kerja dalam *gig economy* sebagai bentuk *dependent self-employment* atau hubungan kerja non-standar (Article ILO, 1970). Kategori ini menggambarkan kondisi di mana individu secara formal tidak terikat dalam perjanjian kerja dan tidak diakui sebagai pekerja, namun secara ekonomi berada dalam posisi bergantung pada satu atau beberapa pihak pemberi kerja. Ketergantungan tersebut tercermin dari adanya kendali perusahaan terhadap pekerja, antara lain melalui pemberian instruksi, pengaturan sistem

kerja, serta mekanisme evaluasi pekerjaan. Kondisi ini memperkuat argumen bahwa relasi kemitraan dalam transportasi online tidak sepenuhnya dapat dipisahkan dari karakteristik hubungan kerja, sehingga memunculkan perdebatan mengenai perlindungan hukum yang seharusnya diberikan kepada para pekerja *gig economy*.

Praktik transportasi berbasis aplikasi kerap dipromosikan sebagai bentuk kerja yang memberikan fleksibilitas kepada mitra pengemudi sebutan yang digunakan perusahaan dalam menjalankan model operasionalnya terutama dalam menentukan durasi dan waktu kerja. Namun, fleksibilitas tersebut pada kenyataannya berjalan berdampingan dengan mekanisme pengendalian berbasis algoritma yang diterapkan oleh platform digital. Algoritma tidak hanya berfungsi sebagai alat pengatur distribusi pekerjaan, tetapi juga mengandung unsur koersif, karena pengemudi dituntut untuk bekerja dengan intensitas yang lebih tinggi guna mempertahankan performa dan akses terhadap pesanan (S.H.S Ulil Albab, 2024).

Kondisi ini menunjukkan bahwa kebebasan memilih waktu kerja tidak serta-merta menghapus kebutuhan akan jaminan keamanan kerja, kepastian penghasilan, maupun pemberian tunjangan sebagaimana lazimnya terdapat dalam hubungan kerja standar. Justru, absennya jaminan tersebut berpotensi menimbulkan dampak jangka panjang, berupa menurunnya kepercayaan pengemudi terhadap perusahaan atau aplikasi sebagai pihak pemberi kerja. Lebih lanjut, pekerja yang berada dalam skema kerja non-standar cenderung mengalami pengurangan manfaat serta minimnya perlindungan hukum yang seharusnya melekat pada pekerja dalam hubungan kerja konvensional. Dengan demikian, narasi fleksibilitas kerja dalam transportasi online perlu dikaji secara kritis karena berpotensi menutupi kerentanan struktural yang dialami oleh para pengemudi sebagai pekerja *gig*

economy (Nabiyla Risfa Izzati and Mas Muhammad Gibran Sesunan, 2022).

## 2. Penerapan asas keseimbangan dalam hubungan kemitraan transportasi online di Indonesia.

Asas keseimbangan dalam hukum perjanjian dipahami sebagai prinsip yang berfungsi menyelaraskan asas-asas fundamental hukum perjanjian sebagaimana yang diatur dalam KUHPerduta. Menurut Herlien Budiono asas keseimbangan bertujuan untuk memastikan persamaan antara hak dan kewajiban para pihak yang melakukan perjanjian. Pembentukan perjanjian idealnya didasarkan pada keadaan yang harmonis dan proposional, kehadiran asas keseimbangan menekankan bahwa dalam pembuatan perjanjian para pihak harus dalam posisi tawar yang setara agar tidak terjadi dominasi atau ketimpangan (Herlien Budiono, 2010).

Asas keseimbangan berfungsi untuk menjamin bahwa para pihak memiliki kedudukan yang sepadan dalam menentukan dan menjalankan hak serta kewajibannya agar tercipta hubungan kontraktual yang adil. Ketidakseimbangan dalam kerangka asas ini tidak hanya berkaitan dengan situasi atau kondisi nyata yang melatarbelakangi perjanjian, tetapi juga dapat mempengaruhi kekuatan dan keberlakuan hukum perjanjian tersebut. Keadaan tidak seimbang tersebut dapat disebabkan oleh perilaku salah satu pihak maupun oleh pengaturan isi kontrak atau cara perjanjian itu dilaksanakan (Subekti, 2010). Faktor-faktor yang dapat mempengaruhi keseimbangan dalam perjanjian yaitu:

- i. Kedudukan para pihak dalam proses pembuatan perjanjian tidak seimbang; dan/atau
- ii. Ketidakesetaraan hak dan kewajiban para pihak dalam perjanjian.

Pada dasarnya, penilaian terhadap terpenuhinya asas keseimbangan tidak semata-mata ditentukan oleh kesamaan prestasi yang diperjanjikan, melainkan juga oleh kedudukan dan

posisi para pihak dalam proses pembentukan perjanjian. Berdasarkan kajian yang penulis lakukan terdapat indikasi ketimpangan hubungan antara pengemudi dan perusahaan penyedia aplikasi yang tercermin dalam beberapa aspek berikut;

### a) Proses pembuatan kontrak dan pengambilan keputusan menjadi kewenangan perusahaan aplikasi.

Perjanjian kemitraan antara pengemudi dan perusahaan aplikasi disusun sepenuhnya oleh pihak perusahaan dan dilakukan melalui sistem daring. Calon pengemudi yang hendak bergabung sebagai mitra hanya diberikan pilihan untuk menerima ketentuan tersebut dengan menekan tombol persetujuan. Tindakan tersebut dipahami sebagai bentuk penerimaan atas seluruh klausul dan aturan yang telah ditetapkan sepihak oleh perusahaan aplikasi. Dalam mekanisme ini, tidak tersedia kesempatan bagi calon pengemudi untuk menyampaikan pendapat, keberatan, maupun usulan perubahan terhadap klausul yang dianggap tidak menguntungkan. Akibatnya, pengemudi berada pada posisi harus menerima perjanjian tersebut demi memperoleh akses kemitraan dan kesempatan kerja, meskipun substansi kontrak kerap dipandang tidak sepenuhnya mencerminkan keadilan bagi pihak pengemudi (S.H.S Ulil Albab, dkk. 2023).

Salah satu contoh ketentuan yang dinilai oleh pengemudi tidak memberikan jaminan rasa aman dalam menjalankan pekerjaannya adalah klausula eksonerasi yang tercantum dalam perjanjian kemitraan Gojek, khususnya pada angka 11.5. Klausula tersebut pada pokoknya menyatakan bahwa, sepanjang diperkenankan oleh hukum yang berlaku, Gojek dibebaskan dari tanggung jawab atas berbagai bentuk kerugian, baik yang bersifat langsung, insidental, khusus, maupun konsekuensial, termasuk kehilangan manfaat, keun-

tungan, data, usaha, atau peluang, serta kerugian berupa cedera pribadi maupun kerusakan harta benda yang timbul sehubungan dengan pelaksanaan layanan kemitraan atau akibat pelanggaran ketentuan dan hukum oleh pengemudi (S.H.S Ulil Albab, 2024).

Ketentuan ini mencerminkan upaya perusahaan aplikasi untuk membatasi bahkan meniadakan tanggung jawabnya atas risiko yang dialami pengemudi selama bekerja dengan berlandung pada ketentuan hukum yang berlaku. Akibatnya, pengemudi berada dalam posisi yang rentan dan tidak memperoleh kepastian perlindungan saat menjalankan aktivitasnya. Kondisi tersebut menunjukkan adanya ketimpangan kekuasaan antara perusahaan aplikasi dan pengemudi, sehingga hubungan kemitraan yang dibangun melalui perjanjian tersebut belum mencerminkan prinsip kesetaraan dan keadilan (S.H.S Ulil Albab, 2024).

#### **b) Kontrol Perusahaan Aplikasi Atas Drivers.**

Walaupun perusahaan aplikasi menyebut hubungan dengan pengemudi sebagai kemitraan yang bersifat bebas dan mandiri, praktik di lapangan menunjukkan adanya pola pengendalian yang menyerupai hubungan kerja. Melalui sistem algoritma, perusahaan mengatur perilaku dan kinerja pengemudi secara ketat, sehingga mereka terdorong bekerja lebih lama dan lebih keras demi memperoleh penghasilan yang layak.

Kontrol tersebut tercermin dalam mekanisme sanksi, penilaian konsumen, dan pemberian insentif. Pengemudi dapat dikenai pembatasan pesanan, penonaktifan sementara akun, hingga pemutusan kemitraan apabila dinilai tidak disiplin, jarang aktif, sering menolak order, atau memperoleh penilaian rendah. Penilaian konsumen dijadikan tolok ukur utama, meskipun kerap bersifat subjektif dan tidak selalu disertai mekanisme klarifikasi yang adil bagi pengemudi. Akibatnya, janji

fleksibilitas dan kebebasan dalam hubungan kemitraan tidak sepenuhnya terwujud, karena pengemudi tetap berada di bawah kendali sistem perusahaan aplikasi (S.H.S Ulil Albab, dkk. 2023).

#### **c) Akses Informasi dan Data yang Tertutup**

Data dan informasi yang dihimpun oleh perusahaan aplikasi bersumber dari seluruh aktivitas pengemudi ojek online dalam menggunakan platform. Kendati dikategorikan sebagai mitra, para pengemudi tidak memiliki hak untuk mengakses maupun mengetahui pengelolaan data yang dikumpulkan oleh perusahaan. Akses terhadap informasi tersebut secara sadar dibatasi, tidak hanya bagi pengemudi, tetapi juga bagi pihak eksternal seperti peneliti dan pemerintah (S.H.S Ulil Albab, dkk, 2023). Kertutupan ini menyebabkan pengemudi tidak memiliki kendali ataupun pemahaman terhadap sistem algoritma yang menentukan pola kerja dan penghasilan mereka. Akibatnya, prinsip transparansi dalam hubungan kemitraan tidak terwujud, sementara perusahaan aplikasi cenderung memusatkan penguasaan data dan informasi, yang pada akhirnya menimbulkan ketidakseimbangan posisi antara pengemudi dan perusahaan.

Dari pemaparan ketiga faktor diatas mencerminkan bahwa hubungan kemitraan transportasi *online* dengan *driver* bertentangan dengan prinsip-prinsip kemitraan yang ada dalam Pasal 1 ayat 13 Undang-undang nomor 20 tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah. ketidak kesesuaian tersebut karena adanya ketidaksetaraan hubungan antara perusahaan transportasi *online* dengan *driver* sehingga mengakibatkan dominasi perusahaan atas *driver*.

#### **IV. PENUTUP**

Hubungan kemitraan dalam sektor transportasi online di Indonesia pada dasarnya masih berada dalam wilayah abu-abu hukum

(legal vacuum), khususnya dalam rezim hukum ketenagakerjaan. Meskipun secara normatif hubungan kemitraan tersebut diakui dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019, pengakuan tersebut belum diikuti dengan pengaturan yang komprehensif mengenai status dan perlindungan hukum pengemudi dalam Undang-Undang Ketenagakerjaan maupun peraturan pelaksanaannya.

Selain itu, asas keseimbangan dalam hubungan kemitraan transportasi online belum terpenuhi. Ketimpangan terlihat dari proses kontrak sepihak, penggunaan klausula yang membatasi tanggung jawab perusahaan, kontrol berbasis algoritma, serta tertutupnya akses data dan informasi bagi pengemudi. Kondisi ini bertentangan dengan prinsip kemitraan yang setara dan saling menguntungkan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang UMKM. Oleh karena itu, diperlukan pengaturan hukum yang lebih adil dan adaptif untuk menjamin keseimbangan hak dan kewajiban serta perlindungan hukum bagi pengemudi transportasi online.

#### DAFTAR PUSTAKA

##### Buku

- Albab, S. U. (2024). *Ius Constituendum Pengaturan Hubungan Kemitraan Transportasi Online Dalam Mewujudkan Kepastian Hukum Di Indonesia* (Tesis, Universitas Gadjah Mada).
- Budiono, Herlien. 2010, *Ajaran Umum Hukum Perjanjian dan Penerapannya Di Bidang Kenotariatan*, Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Mahmud Marzuki, Peter. 2003, *Batas-Batas Kebebasan Berkontrak*, *Yuridika*, Vol. 18 No.3, Mei.
- Mertokusumo, Sudikno. 1995, *Mengenal Hukum (Suatu Pengantar)*, Liberty, Yogyakarta.
- Mertokusumo, Sudikno. 2019. *Mengenal Hukum: Suatu Pengantar*, Maha Karya Pustaka, Yogyakarta.
- Soekanto, Soerjono. 2018. *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta.
- Subekti, 2010, *Hukum Perjanjian*, Intermasa. Jakarta.
- Yudha Hernoko, Agus. 2011, *Hukum Perjanjian Asas Proporsional Dalam Kontrak Komersial*, Kencana, Jakarta.

##### Jurnal

- Albab, S.H.S Ulil. Dkk. 2023, *Legal Protection Of Gig Workers In Indonesia: Reviewing Legal Justice, Certainty, And Expediency*, JILI (Journal of Interdisciplinary Law and Legal Issues), Vol. 1 No. 1.
- Albab, S.H.S Ulil. Dkk. 2023, *Pengawasan Pelaksanaan Kemitraan UMKM dan Usaha Besar: Perbandingan Pengaturan di Indonesia dan Malaysia*, *Jurnal Persaingan Usaha* Vol. 3, No. 1.
- Article ILO (International Labour Organization) Number 131, 1970.
- Auditya Firza Saputra, 2022, "Partnership Consultation: An Alternative Solution to the Nonexistent Collective Bargaining Right in the Indonesian Ride Hailing Gig Economy Sector", *Jurnal Yuridika*, Vol. 37 No. 1 January.
- Nabiyla Risfa Izzati. "Ketidakseimbangan Kewajiban Para Pihak dalam Regulasi Ojek Online: Distorsi Logika Hubungan Kemitraan Ekonomi Gig", *Undang: Jurnal Hukum*, Volume 5, Nomor 2, (2022).

##### News/Web

- CNN Indoneisa, Rabu, 21 Mei 2025 <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20250521122803-92-1231525/mencari-tahu-jumlah-orang-ri-yang-jadi-driver-ojol-berapa-banyak>.