

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Fenomena inovasi disruptif menjamur di berbagai belahan dunia. Inovasi disruptif atau *disruptive innovation* adalah inovasi yang bisa membuat pasar baru, atau menggantikan pasar yang lama dengan ide bisnis yang segar dan inovasi yang sesuai dengan kebutuhan konsumen.¹ Para Generasi X dan Generasi Z berlomba-lomba menciptakan peluang bisnis menggunakan teknologi dengan menggeser cara bisnis konvensional. Salah satu contohnya adalah perusahaan aplikasi jasa transportasi daring.

Sebelum adanya perusahaan aplikasi jasa transportasi daring, para pengemudi taksi atau pengendara motor (ojek) mangkal di suatu daerah yang menurut mereka ada prospek untuk mendapatkan keuntungan seperti mall, pasar, sekolah, dan tempat umum lainnya. Menunggu penumpang hingga berjam-jam, menunggu giliran dengan pengemudi atau pengendara lain yang sudah datang terlebih dahulu di pangkalan tersebut, dan negosiasi harga dengan calon penumpang, jika tidak cocok akan ditinggalkan lalu mencari pengemudi atau pengendara lain serta jika pangkalan sepi harus berkeliling dari satu tempat ke tempat lain untuk mencari penumpang.

Lalu, muncul berbagai aplikasi penyedia jasa transportasi daring, seperti Uber, Lyft, Gett, Grab, Gojek, Ola, dan lainnya yang tersebar di berbagai penjuru dunia. Aplikasi penyedia jasa transportasi daring ini mempertemukan pengemudi atau pengendara dengan penumpang melalui aplikasi yang diakses melalui gawai dengan *real-time*. Hal ini memudahkan pengemudi atau ojek dan penumpang karena efisien, tidak

¹ Accurate, "Pengertian Inovasi Disruptif, Contoh, dan Tips Untuk Bisnis Anda", https://accurate.id/bisnis-ukm/pengertian-inovasi-disruptif/#Pengertian_Inovasi_Disruptif, diakses pada tanggal 26 September 2021.

perlu menunggu lama atau mencari pangkalan terdekat dan tidak ada negosiasi harga karena semua sudah tertera dalam aplikasi.

Hal disruptif dengan keberadaan transportasi daring adalah terjadi konflik sosial seperti ketidakadilan dan diskriminasi pemberlakuan peraturan antara transportasi daring dan transportasi konvensional menjadi salah satu akar persoalan yang memunculkan konflik. Selain itu, berkurangnya pendapatan pengemudi transportasi konvensional, hingga bisa mencapai 70%, membuat konflik sosial di antara pemangku kepentingan jasa transportasi menjadi tidak dapat dihindari.²

Perusahaan aplikasi jasa transportasi daring, Uber, pada Januari 2013 hanya memiliki kurang dari 1.000 pengemudi lalu pada Desember 2014 naik menjadi 40.000 pengemudi.³ Pada tahun 2016, Uber melayani sekitar dua miliar perjalanan dan memiliki nilai valuasi senilai \$66 miliar, menjadikannya *start-up* dengan nilai tertinggi di dunia.⁴ Contoh lainnya adalah Gojek. Pada tahun 2010, Gojek hanya memiliki 20 Mitra, satu dekade kemudian, yaitu pada 2020 meningkat menjadi dua juta Mitra yang tersebar seluruh Asia Tenggara.⁵ Timbal balik antara pengemudi dengan pembuat aplikasi jasa transportasi daring, aplikasi-aplikasi tersebut mengambil persentase dari tarif yang dikenakan untuk setiap perjalanan. Tarifnya bervariasi antara 0% hingga 30% dari tarif perjalanan, yang paling sering sekitar 20% hingga 25%.⁶

Masyarakat berbondong-bondong menjadi pengemudi karena diyakini banyak pengemudi yang bergabung menjadi lebih sejahtera setelah bergabung dengan salah satu aplikasi penyedia jasa daring

² Faris Widiyatmoko, "Dinamika Kebijakan Transportasi Online", *Journal of Urban Sociology*, vol. 1, no. 2, (Oktober 2018), Hal. 56.

³ Robert Hahn dan Robert Metcalfe, "The Ridesharing Revolution: Economic Survey & Synthesis", *Brookings*, (Januari 2017), hal. 4.

⁴ Meshal Nayef Alharbi, "Assessment of Applying Saudi Labour Law to Digital Platform Workers: Taking Uber as an Example", *Academic Journal of Interdisciplinary Studies*, vol. 10, no.4, (Juli 2021), hal 273-274.

⁵ Conney Stephanie, "Satu Dekade Beroperasi, Gojek Punya 2 Juta Mitra Pengemudi di Asia Tenggara", <https://tekno.kompas.com/read/2020/11/12/18090947/satu-dekade-beroperasi-gojek-punya-2-juta-mitra-pengemudi-di-asia-tenggara?page=all>, diakses pada tanggal 26 September 2021.

⁶ *Ibid*, hal 3.

tersebut.⁷ Ada yang menjadikannya pekerjaan penuh waktu (*full-time*) atau sekadar pekerjaan paruh waktu (*part-time*). Pendapatan yang didapat tidak menentu, sesuai jarak yang ditempuh dan jumlah penumpang yang didapat setiap harinya.

Di sisi lain, bekerja dengan cara ini, melalui platform digital menyebabkan beberapa masalah di bidang hukum. Minimnya peraturan mengenai transportasi daring merupakan masalah utama. Salah satu topik kontroversial adalah sifat hubungan hukum antara pengemudi dengan perusahaan aplikasi jasa transportasi daring.

Suatu hubungan hukum didahului dengan adanya suatu perjanjian antara para pihak. Hal ini akan menentukan bentuk perjanjian yang dibuat yang akan menimbulkan hubungan hukum antara para pihak. Penting untuk menyelidiki secara menyeluruh sifat dari hubungan hukum ini dan mengadopsi pendekatan hukum yang sesuai untuk para pengemudi dengan model bisnis ini. Dalam hal ini, Penulis fokus terhadap status hukum bagi pengemudi jasa transportasi daring yang timbul dari hubungan hukum tersebut.

Pada tanggal 19 Februari 2021 merupakan sejarah baru bagi pengemudi Uber di Inggris karena berdasarkan Putusan Uber BV v Aslam [2021] UKSC 5, status hukum dari pengemudi Uber berubah menjadi *worker* (pekerja). Hal ini menimbulkan hak-hak pekerja bagi pengemudi Uber, yaitu upah nasional (*national living wage*), upah cuti (*holiday pay*), dan pensiun (*pension*).

Pengadilan Amsterdam pada tanggal 13 September 2021 memutus kasus Asosiasi Federasi Serikat Buruh Belanda (FNV) v Uber BV Amsterdam dengan Nomor Kasus 8937120 CV EXPL 20-22882 bahwa hubungan hukum antara Uber dan para pengemudi memenuhi segala karakteristik kontrak kerja (*employment contract*). Dengan kata lain,

⁷ Shandy H, Muhaimin, dan Eduardus B. S, "Legal Relationship between Go-Jek Drivers and PT. Go-Jek Indonesia in the E-Contract Partnership", *International Journal of Scientific Research and Management (IJSRM)*, vol. 10, issue 06, (Juni 2019), hal. 2.

pengemudi Uber di Amsterdam diakui sebagai pekerja dan mendapatkan hak-haknya sebagai pekerja seperti upah untuk pekerjaan yang dilakukan yang disepakati dalam perjanjian, upah cuti, dan upah lembur.

Di Indonesia sendiri para pengemudi Gojek diikat dengan suatu perjanjian dengan perusahaan Gojek yang disebut Perjanjian Kemitraan Gojek. Dalam Perjanjian Kemitraan Gojek disebutkan bahwa status para pengemudi merupakan Mitra. Mitra adalah pihak yang melaksanakan antar-jemput barang dan/atau orang, pesan-antar barang yang sebelumnya telah dipesan konsumen, atau jasa lainnya melalui Aplikasi dengan menggunakan kendaraan bermotor roda dua yang dimiliki oleh Mitra sendiri.⁸ Namun para pengemudi sebagai Mitra dari Gojek tidak memiliki hak untuk turut serta dalam pembuatan perjanjian tersebut. Dalam hal ini, Perjanjian Kemitraan Gojek hanya dibuat oleh satu pihak, yaitu Perusahaan Gojek tanpa mengikutsertakan Mitra-nya yang dapat menimbulkan kerugian bagi pengemudi karena pengemudi tidak bisa mengajukan perubahan terhadap perjanjian tersebut.

Berdasarkan perjanjian dan kebijakan Gojek yang tidak mengikutsertakan mitra dalam pembuatan perjanjian dan kebijakan termasuk perbuatan zalim karena perusahaan Gojek memanfaatkan kekuasaannya untuk membuat segala perjanjian dan kebijakan yang mengarah untuk lebih menguntungkan perusahaan padahal dalam prinsip kemitraan seharusnya kedua belah pihak setara. Islam mengatur mengenai larangan berbuat dzolim kepada sesama manusia. Rasulullah *Shallallahu 'alaihi wa sallam* bersabda:

اتَّقُوا الظُّلْمَ فَإِنَّ الظُّلْمَ ظُلُمَاتٌ يَوْمَ الْقِيَامَةِ

⁸ Gojek, "Perjanjian Kerjasama Kemitraan", <https://www.gojek.com/app/kilat-contract/>, diakses pada 19 Oktober 2021.

“Jagalah diri kalian dari perbuatan zalim, karena sesungguhnya kezaliman itu akan menjadi kegelapan pada hari kiamat.” (Hadits Shahih, Riwayat Ahmad).

Oleh karena itu, Penulis tertarik meneliti status hukum pengemudi jasa transportasi daring (Gojek) di Indonesia yang timbul dari hubungan hukum antara pengemudi dengan perusahaan aplikasi jasa transportasi daring yang ditinjau dari Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan dengan judul "Status Hukum bagi Pengemudi Jasa Transportasi Daring (Gojek) Berdasarkan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan".

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana status hukum pengemudi jasa transportasi daring dalam hubungan hukum antara pengemudi dengan perusahaan aplikasi jasa transportasi daring (Gojek)?
2. Bagaimana hak pengemudi jasa transportasi daring sebagai pekerja menurut Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang ketenagakerjaan?
3. Bagaimana pandangan hukum Islam mengenai status hukum pengemudi jasa transportasi daring?

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk:

1. Untuk menganalisis hubungan hukum antara pengemudi dengan perusahaan aplikasi jasa transportasi daring (Gojek).
2. Untuk menganalisis hak pengemudi jasa transportasi daring sebagai pekerja menurut Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang ketenagakerjaan.
3. Untuk menganalisis status hukum pengemudi jasa transportasi daring dalam sudut pandang hukum Islam.

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat baik secara teoritis maupun secara praktis.

1. Manfaat Teoritis

- a. Penelitian ini diharapkan dapat menambah dan memperkaya hasanah ilmu pengetahuan, khususnya di bidang hubungan hukum jasa transportasi daring dan status hukum pengemudi jasa transportasi daring. Penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan kontribusi pemikiran kepada akademisi maupun non-akademisi tentang status hukum pengemudi jasa transportasi daring berdasarkan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.
- b. Menjadi salah satu sumber untuk bahan penelitian yang berkaitan dengan status hukum pengemudi jasa transportasi daring dan dapat menjadi salah satu bahan rekomendasi dalam pembuatan kebijakan pemerintah dalam hal status hukum pengemudi jasa transportasi daring di Indonesia.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi Universitas YARSI

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi program studi ilmu hukum untuk memberikan referensi yang berhubungan dengan status hukum dalam hal ini kaitannya dengan status hukum pengemudi jasa transportasi daring berdasarkan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.

b. Bagi Pemerintah

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan yang membangun dan evaluasi untuk Pemerintah Indonesia dalam menangani status hukum pengemudi transportasi daring di Indonesia sehingga mampu menentukan kebijakan yang meminimalisir dampak negatif yang merugikan pengemudi transportasi daring.

c. Bagi Mahasiswa

Hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai salah satu acuan dalam mencari dan menggali informasi serta

menambah wawasan mengenai status hukum pengemudi jasa transportasi daring berdasarkan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.

d. Bagi Pengemudi Transportasi Daring

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi salah satu acuan atau gambaran bagi para pengemudi transportasi daring mengenai status hukum pengemudi jasa transportasi daring dan mempertimbangkan hubungan hukum yang tidak merugikan para pengemudi transportasi daring.

e. Bagi Peneliti

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah dan memperluas pengetahuan tentang hubungan hukum antara pengemudi dengan perusahaan aplikasi jasa transportasi daring dan status hukum pengemudi jasa transportasi daring berdasarkan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan serta memberikan pengalaman kepada peneliti untuk terjun ke masyarakat guna melakukan penelitian yang dapat dijadikan bekal untuk melakukan penelitian-penelitian di masa yang akan datang.

D. Kerangka Konseptual

Pada Penelitian yang berjudul “**Status Hukum bagi Pengemudi Jasa Transportasi Daring (Gojek) Berdasarkan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan**” sebelum penelitian dilakukan, berikut teori-teori yang akan menjadi dasar dalam penelitian ini. Pokok-pokok yang akan dibahas pada kajian teori ini, yaitu:

1. Status Hukum

Status berdasarkan Black Law Dictionary adalah:

“STATUS. Standing, state or condition. Reynolds v. Pennsylvania Oil Co., 150 Cal. 629, 89 P. 610, 612. The legal relation of individual to rest of the community. Duryea v. Duryea, 46 Idaho 512, 269 P. 987, 988. The rights, duties, capacities and incapacities which determine a person to a given class. Campb. Austin 137. A legal personal relationship, not temporary in its nature nor terminable at the mere will of the parties, with which third persons and the state are concerned. Holzer v. Deutsche

*Reichsbahn Gesellschaft, 159 Misc. 830, 290 N.Y.S. 181, 191. While term implies relation it is not a mere relation. De La Montanya v. De La Montanya, 112 Cal. 101, 115, 44 P. 345, 348, 32 L.R.A. 82, 53 Am.St.Rep. 165.*⁹”

*Legal status is the status defined by law. It is the standing of an entity.*¹⁰ (terjemahan oleh Penulis: Status hukum adalah status yang ditentukan oleh hukum. Ini adalah kedudukan suatu entitas.)

2. Pengemudi

Berdasarkan Pasal 1 angka 23 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pengemudi adalah orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi.¹¹ Definisi pengemudi (*driver*) menurut Black’s Law Dictionary adalah:

*“DRIVER. One employed in conducting or operating a coach, carriage, wagon, or other vehicle, with horses, mules, or other animals, or a bicycle, tricycle, or motor car, though not a street railroad car. A person actually doing driving, whether employed by owner to drive or driving his own vehicle.”*¹²

3. Jasa

Menurut Pasal 1 angka 5 Undang-Undang Nomor 42 Tahun 2009, Jasa adalah setiap kegiatan pelayanan yang berdasarkan suatu perikatan atau perbuatan hukum yang menyebabkan suatu barang, fasilitas, kemudahan, atau hak tersedia untuk dipakai, termasuk jasa yang dilakukan untuk menghasilkan barang karena pesanan atau permintaan dengan bahan dan atas petunjuk dari pemesan.¹³

⁹ Henry Campbell Black, *Black's Law Dictionary*, ed. 4, (St. Paul Minnesota: West Publishing Co, 1968), hal. 1580.

¹⁰ US Legal, “Legal Status Law and Legal Definition”, <https://definitions.uslegal.com/legal-status/>, diakses pada 19 Oktober 2021.

¹¹ Indonesia (a), *Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, UU Nomor 22 Tahun 2009, LN Tahun 2009 Nomor 96, TLN Nomor 5025, Pasal 1.

¹² Henry Campbell Black, *op. cit.*, hal. 585.

¹³ Indonesia (b), *Undang-Undang tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1983 tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa dan Pajak Penjualan atas Barang Mewah*, UU Nomor 42 Tahun 2009, LN Tahun 2009 Nomor 150, TLN Nomor 5069, Pasal 1.

Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia, jasa adalah¹⁴:

1. Perbuatan yang baik atau berguna dan bernilai bagi orang lain, negara, instansi, dan sebagainya.
2. Perbuatan yang memberikan segala sesuatu yang diperlukan orang lain; layanan; servis.
3. Aktivitas, kemudahan, manfaat, dan sebagainya yang dapat dijual kepada orang lain (konsumen) yang menggunakan atau menikmatinya.
4. Transportasi Daring

Transportasi *online* (daring) adalah pelayanan jasa transportasi yang berbasis internet dalam setiap kegiatan transaksinya, mulai dari pemesanan, pemantauan jalur, pembayaran, dan penilaian terhadap pelayanan jasa itu sendiri.¹⁵

E. Metode Penelitian

Metode penelitian didefinisikan sebagai suatu kegiatan ilmiah yang terencana, terstruktur, sistematis, dan memiliki tujuan tertentu baik praktis maupun teoritis.¹⁶ Tanpa adanya metode penelitian, suatu penelitian tidak dapat dianalisa, dirumuskan, dan dipecahkan masalahnya. Suatu penelitian membutuhkan metode penelitian agar penelitian yang dibuat menghasilkan penelitian yang sistematis, logis, dan konsisten. Metode penelitian yang penulis gunakan dalam penelitian ini, yaitu:

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum normatif. Penelitian hukum normatif adalah suatu penelitian yang menelaah suatu perundang-undangan dengan menggunakan jenis data sekunder atau bahan pustaka sebagai bahan

¹⁴ Pusat Bahasa, *loc. cit.*, <https://kbbi.web.id/jasa>, diambil pada 2 Oktober 2021.

¹⁵ Geistiar Yoga Pratama, Aminah, dan Suradi, "Perlindungan Hukum terhadap Data Pribadi Pengguna Jasa Transportasi Online dari Tindakan Penyalahgunaan Pihak Penyedia Jasa Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen", *Diponegoro Law Journal*, vol. 5, no.3, (Juni 2016), hal 2-3.

¹⁶ J.R. Raco dan Conny R. Semiawan, *Metode Penelitian Kualitatif Jenis, Karakteristik, dan Keunggulannya*, (Jakarta: Grasindo, 2010), hal. 5.

utama penelitian. Penelitian ini berbentuk penelitian preskriptif, yaitu suatu penelitian yang bertujuan untuk mendapatkan saran-saran mengenai apa yang harus dilakukan untuk mengatasi masalah-masalah tertentu.

2. Jenis Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis data sekunder (bahan pustaka). Dari sudut kekuatan mengikatnya digolongkan ke dalam:¹⁷

a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer adalah bahan-bahan hukum utama yang mengikat.¹⁸ Dalam penelitian ini penulis menggunakan bahan hukum primer berupa:

- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPer);
- Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Hukum Ketenagakerjaan;
- Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja Klaster Ketenagakerjaan;
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 564 Tahun 2022 tentang Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat yang Dilakukan dengan Aplikasi; dan
- Peraturan Menteri Perhubungan No. 17 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus.

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder adalah bahan-bahan yang mendukung atau memberikan penjelasan bahan hukum primer.¹⁹

¹⁷ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, cet. 3, (Jakarta: UI Press, 2010), hal. 52.

¹⁸ *Ibid.*

¹⁹ *Ibid.*

Dalam penelitian ini bahan hukum sekunder yang digunakan berupa putusan Court of Amsterdam in ECLI:NL:RBAMS:2021:5029, Case Number 8937120 CV EXPL 20-22882, Putusan Uber BV v Aslam [2021] UKSC 5, buku-buku, jurnal, skripsi, artikel, dan data-data hukum di internet.

c. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier adalah bahan hukum yang memberikan petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder.²⁰ Dalam penelitian ini bahan hukum tersier yang digunakan berupa Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) dan Black's Law Dictionary.

3. Pengumpulan Data

Pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah studi dokumen atau bahan pustaka. Studi dokumen atau bahan pustaka merupakan suatu alat pengumpulan data yang dilakukan melalui data tertulis dengan mempergunakan "*content analysis*". *Content analysis* adalah "... any technique for making inferences by objectively and systematically identifying specified characteristics of messages".²¹

4. Analisis Data

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif yang menekankan proses dan interpretasi. Hasil akhirnya berupa data kualitatif yang dijabarkan secara deskriptif dalam bentuk tulisan yang diperoleh dari wawancara, pengamatan, rekaman, bahan pustaka, dan catatan pribadi. Perhatian penelitian kualitatif lebih tertuju pada elemen manusia, objek, dan institusi, serta hubungan atau interaksi di antara elemen-elemen tersebut, dalam upaya memahami suatu peristiwa, perilaku, atau fenomena.²²

²⁰ *Ibid.*

²¹ *Ibid.*, hal. 21-22.

²² DJKN. "Memahami Metode Penelitian Kualitatif", <https://www.djkn.kemenkeu.go.id/artikel/baca/12773/Memahami-Metode-Penelitian-Kualitatif.html>, diakses pada tanggal 14 September 2021.

F. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan ini bertujuan untuk memudahkan dalam memahami hasil dari penelitian ini. Dalam penelitian ini yang berjudul **“Status Hukum bagi Pengemudi Jasa Transportasi Daring (Gojek) Berdasarkan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan”** terdiri dari lima bab yang berisi beberapa sub-bab sebagai berikut:

1. BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini dipaparkan pendahuluan yang memberikan gambaran umum mengenai masalah yang diteliti meliputi Latar Belakang, Rumusan Masalah, Tujuan dan Manfaat, Kerangka Konseptual, Metode Penelitian, dan Sistematika Penulisan.

2. BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini berisi tinjauan pustaka atau landasan-landasan teori yang relevan dengan topik dan permasalahan yang diteliti.

3. BAB III PEMBAHASAN ILMU

Dalam bab ini terdiri dari dua pokok pembahasan, yaitu status hukum pengemudi jasa transportasi daring dalam hubungan hukum antara pengemudi dengan perusahaan aplikasi jasa transportasi daring (gojek) dan hak pengemudi jasa transportasi daring sebagai pekerja menurut Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.

4. BAB IV PEMBAHASAN AGAMA

Bab IV berfokus pada pandangan hukum Islam mengenai status hukum pengemudi transportasi daring.

5. BAB V PENUTUP

Bab ini merupakan bab penutup dalam penelitian yang terdiri atas kesimpulan dan saran.