

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perkembangan teknologi pada era digital dewasa ini membawa perubahan dalam beberapa aspek kehidupan manusia. Kegiatan manusia telah berkembang dari sistem konvensional menjadi sistem yang lebih modern. Transformasi tersebut telah memberikan manfaat bagi terciptanya terobosan baru dalam bidang ekonomi yaitu ekonomi digital. Ekonomi digital terbentuk karena pelaku usaha menggunakan informasi digital dan internet guna meningkatkan suatu produktivitas, efisiensi, memperluas jangkuan pasar serta mengurangi biaya operasional.¹

Pesatnya perkembangan ekonomi digital secara global karena aktivitas ekonomi jauh lebih mudah dan praktis sehingga kegiatan jual beli, distribusi barang, dan lalu lintas modal dapat lebih mudah dilakukan tidak terbatas pada ruang dan waktu. Google bersama Temasek dan Bain merilis laporan bertajuk *e-conomy SEA* 2020 dalam laporan tersebut menyebutkan bahwa nilai ekonomi digital di Indonesia tumbuh 11 persen dibandingkan tahun 2019.² Berdasarkan data tersebut menunjukkan bahwa ekonomi digital tumbuh pesat dan sangat potensial di Indonesia. Hal tersebut ditandai dengan banyaknya penjual yang beralih menjual dan melakukan pemasaran produk mereka secara *online*. Sehingga membuat

¹ Ira Aprilianti *et al.*, “Pengaturan Bersama Ekonomi Digital Indonesia” *Makalah Kebijakan*, No. 30, 2021.

² Sylke Febrina Laucereno, “Layanan Digital Makin Naik Daun saat Pandemi, Ini Buktinya” *detik finance* (Online), 06 Agustus 2021, h.2, dalam <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-5672666/layanan-digital-makin-naik-daun-saat-pandemi-ini-buktinya>, diakses pada 10 Agustus 2021.

munculnya beberapa perusahaan aplikasi yang bergerak dalam bidang perantara antara pembeli dan penjual yang berbasis daring (*online marketplace*) seperti Bukalapak, Lazada, Gojek Tokopedia (GoTo) dan Shopee. Seiring berkembangnya perdagangan berbasis online membuat penjual dan pembeli tidak perlu untuk bertemu secara langsung, sehingga pelaku usaha tentunya membutuhkan kurir untuk menyalurkan produknya kepada pelanggan. Sejalan dengan persaingan pasar dalam memenuhi kebutuhan distribusi barang maka lahirlah skema kemitraan antara perusahaan aplikasi dan kurir. Skema tersebut banyak dilakukan perusahaan aplikasi karena efisien sehingga pekerjaan dilakukan selama ada permintaan.

Pada era disrupsi ini segalanya mengalami perubahan secara cepat tak terkecuali dalam bidang ketenagakerjaan dimana model kemitraan yang terjadi antara perusahaan aplikasi dengan kurir lahir dari konsep *gig economy* sebagai respon dari perkembangan teknologi pada abad ke-21 ini. *Gig Economy* adalah pekerjaan yang mempunyai karakteristik kontrak dengan jangka pendek, dalam *gig economy* pekerja diberi upah berdasarkan jumlah pekerjaan yang dilakukan sehingga pekerja *gig* dapat dikatakan tidak mempunyai pendapatan yang bersifat tetap.³ Dalam *gig economy* status pekerja adalah sebagai pekerja lepas atau *freelance*, yang mana dalam prakteknya pekerja tersebut diberi upah berdasarkan pekerjaan yang diselesaikan. *Gig Economy* merupakan sebuah tren yang berkembang dimana pekerja dalam hal ini sebagai kontraktor independen atau

³ Dian Fatmawati, M. Falikul Isbah, Amelinda P. Kusumaningtyas., “Pekerja Muda dan Ancaman *Deskilling-Skill Trap* Di Sektor Transportasi Berbasis Daring” *Jurnal Studi Pemuda*, Vol. 8, No. 1, 2019.

bekerja sendiri dan pekerjaan mereka untuk perusahaan atau konsumen sifatnya tidak menentu.⁴ Konsep tersebut banyak diterapkan pada perusahaan aplikasi, karena perusahaan bisa mendapatkan tenaga kerja lepas dengan kemampuan yang sama dengan tenaga kerja tetap dengan tidak mempunyai kewajiban untuk memenuhi hak-hak pekerja tetap seperti asuransi kesehatan, jam kerja yang pasti dan tunjangan Hari Raya.

Hubungan hukum yang terbentuk antara kurir dengan perusahaan aplikasi adalah hubungan kemitraan, bukan hubungan ketenagakerjaan yang tunduk pada undang-undang No 13 Tahun 2003 tentang ketenagakerjaan yang selanjutnya disebut UU Ketenagakerjaan. Sehingga dalam hal ini perusahaan tidak memiliki kewajiban untuk memenuhi hak-hak pekerja sebagaimana diatur dalam UU Ketenagakerjaan. Skema kemitraan tersebut dilakukan oleh perusahaan berbasis aplikasi dengan kurir seperti Gojek Tokopedia (GoTo) dan Shopee. Berbeda halnya dengan kurir konvensional, dimana hubungan hukum yang terbentuk adalah hubungan ketenagakerjaan sebagaimana tunduk pada ketentuan UU Ketenagakerjaan sehingga perusahaan mempunyai kewajiban untuk memenuhi hak-hak pekerja sesuai undang-undang ketenagakerjaan sebagai contoh yaitu JNE, Wahana, Tiki, Indah Logistik dan Perusahaan ekspedisi konvensional yang hubungan hukum dengan kurirnya adalah hubungan ketenagakerjaan.

⁴ Khristian Edi Nugroho Soebandrija *et al.*, “*GIG Economy Concepts, Opportunities and challenges*”, Diandra Kreatif, Yogyakarta, 2021. h.11.

Hubungan kerja dalam hukum ketenagakerjaan adalah hubungan antara buruh dan majikan yang terbentuk setelah dilakukan perjanjian antara buruh dan majikan. Perjanjian tersebut menimbulkan konsekuensi majikan menyatakan kesanggupannya untuk memperkerjakan buruh dengan membayar upah dan buruh menyatakan kesanggupannya untuk bekerja dan menerima upah dari majikan.⁵ Secara normatif hubungan kerja diatur pada pasal 1 angka 5 UU Ketenagakerjaan yang menyatakan “Hubungan kerja adalah hubungan antara pengusaha dengan pekerja/buruh berdasarkan perjanjian kerja, yang mempunyai unsur pekerjaan, upah, dan perintah”. Sedangkan menurut Imam Soepomo Hubungan kerja merupakan hubungan antara buruh dengan majikan yang timbul setelah adanya suatu perjanjian kerja yang mengikat kedua belah pihak dimana pihak majikan memperkerjakan dengan memberi upah dan pihak buruh bekerja dengan menerima upah.⁶ Kemudian dalam pasal 56 UU Ketenagakerjaan sebagaimana diubah dalam UU Cipta Kerja menyatakan bahwa “Perjanjian kerja dibuat untuk waktu tertentu dan tidak tertentu” Artinya terdapat unsur kumulatif yang harus terpenuhi dalam hubungan kerja yaitu adanya pekerjaan, upah dan perintah. Selain itu hubungan tersebut sifatnya adalah subordinasi antara majikan dan buruh. Dengan didasarkan atas perjanjian kerja dengan waktu tertentu atau dengan waktu tidak tertentu.

Berbeda halnya dengan kemitraan dimana merupakan konsep kerja sama yang lahir dari asas kebebasan berkontrak dalam hukum perdata. Sehingga yang menjadi landasan aturan adalah ketentuan pada kitab undang undang hukum

⁵ Lany Ramli, *Hukum Ketenagakerjaan*, Airlangga University Press, Surabaya, 2008. h.23.

⁶ Imam Soepomo, *Pengantar Hukum Perburuhan*, Djambatan, Jakarta, 1989. h.1.

perdata (BW) sebagaimana diatur dalam pasal 1313 BW yang menyatakan bahwa “Suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih”. Perjanjian kemitraan tersebut juga harus didasarkan pada syarat sahnya suatu perjanjian yang diatur dalam pasal 1320 BW yaitu “sepakat untuk mengikatkan diri, kecakapan untuk membuat suatu perjanjian, terhadap suatu hal tertentu dan suatu sebab yang halal”. Pada praktiknya perjanjian kemitraan antara perusahaan aplikasi dengan kurir memuat antara lain hak dan kewajiban para pihak, kedudukan para pihak, hal hal yang diperjanjikan dan ketentuan sanksi apabila salah satu pihak melanggar ketentuan dalam perjanjian kemitraan tersebut.

Secara definitif kemitraan diatur dalam UU No 20 Tahun 2008 tentang UMKM tepatnya pada pasal 1 angka 13 yang menyatakan "kerjasama dalam keterkaitan usaha, baik langsung maupun tidak langsung, atas dasar prinsip saling memerlukan, mempercayai, memperkuat, dan menguntungkan yang melibatkan pelaku Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah dengan Usaha Besar." Skema kemitraan tumbuh pesat karena perusahaan dapat dengan mudah mendapatkan tenaga kerja yang keterampilannya dibutuhkan oleh perusahaan. Selain itu pembentukan perjanjian kemitraan yang relatif mudah dan sifat yang fleksibel memberikan nilai tambah pada perjanjian kemitraan. Konsep hubungan kemitraan pada dasarnya adalah setara dan saling menguntungkan kedua belah pihak tidak seperti hubungan kerja yang sifatnya adalah subordinasi. Namun pada prakteknya hubungan kemitraan yang terjadi antara kurir dengan perusahaan aplikasi adalah ketidaksetaraan.

Kasus mogok kerja kurir shopee akibat pemotongan tarif minimum sepihak oleh perusahaan merupakan salah satu contoh dari adanya ketidakadilan dalam skema kemitraan yang terjadi antara perusahaan aplikasi dengan kurirnya. Para kurir shopee melakukan aksi mogok kerja dikarenakan skema pendapatan yang tidak layak. Realita yang terjadi tarif minimum diturunkan yang pada awalnya 5.000 per paket, menjadi 3.500 per paket, kemudian 2.500 per paket dan pada awal April 2021 menjadi 1.500 per paket.⁷ Meskipun saat ini tarif per paket yang diterima kurir shopee menjadi Rp2.213 namun pekerjaan mereka masih jauh dari kata ideal karena sistem kerja pada kurir shopee express terdapat target pengiriman menggunakan sistem shift. Sehingga meskipun kurir diklaim sebagai mitra namun sistem kerjanya layaknya karyawan namun tidak mendapatkan hak hak yang didapat oleh karyawan.⁸

Kasus serupa juga terjadi pada kurir mitra GoTo untuk layanan *GoSend Same Day Delivery (SMD)*. Kebijakan perubahan insentif sepihak oleh perusahaan menyebabkan kerugian bagi kurir karena terdapat penurunan dari kebijakan yang sebelumnya. Sebagai contoh besaran insentif dalam kebijakan baru untuk Gosend Same Day Delivery Jabodetabek ditetapkan Rp.1000 untuk 1-9 pengantaran, Rp. 2.000 untuk 10-14 pengantaran dan Rp.2.500 jika driver menyelesaikan pengantaran di atas 15 paket. Sebelumnya skema insentif yang ditetapkan yaitu

⁷ Kompas.com, “Peneliti Komentari Kasus Kurir Shopee Mogok Kerja Karena Upah Minim”, *Tekno Kompas* (online), 15 April 2021, h.1 dalam, <https://tekno.kompas.com/read/2021/04/15/07310017/peneliti-komentari-kasus-kurir-shopee-mogok-kerja-karena-upah-minim?page=all>, diakses pada 14 Agustus 2021.

⁸ CNN Indonesia, “Shopee Dituduh Beri Upah Rendah ke Kurir Shopee Express” *CNN Indonesia* (online), 12 April 2021, h.1, dalam <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20210412111052-92-628706/shopee-dituduh-beri-upah-rendah-ke-kurir-shopee-express>, diakses pada 15 Agustus 2021.

Rp10.000 jika dapat menyelesaikan 5 pengantaran, Rp 30.000 untuk 8 pengantaran, Rp45.000 untuk 10 pengantaran, Rp60.000 untuk 13 pengantaran, dan Rp100.000 untuk 15 pengantaran.⁹

Penghasilan utama kurir dengan status mitra komposisinya terdiri dari tarif pokok per paket yang diantarkan ditambah insentif apabila telah mencapai pengiriman dengan jumlah tertentu dalam satu hari. Sebagai contoh adalah Gojek Tokopedia (GoTo) yang menerapkan tarif pokok untuk pengantaran barang bagi mitra driver gokilat atau *GoSend Same Day Delivery (SMD)* sebesar Rp. 2000 /km.¹⁰ sedangkan realitanya saat ini insentif kurir tersebut dipotong sehingga mengurangi penghasilan utama kurir. Hal tersebut tentunya merugikan para kurir mengingat kurir juga menyediakan motor berikut serta biaya servis dan biaya untuk bensin sendiri. Memang apabila mengacu pada tarif dasar sebagaimana diatur Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP 348 Tahun 2019 tentang pedoman perhitungan biaya jasa penggunaan sepeda motor yang digunakan untuk keperluan masyarakat yang dilakukan dengan aplikasi, tarif dasar yang diterapkan oleh perusahaan aplikasi telah sesuai. Sebagai contoh untuk daerah jabodetabek termasuk dalam besaran biaya jasa zona 2 dengan tarif bawah sebesar Rp.2000/km. Namun demikian tarif tersebut tidak sebanding dengan beban kerja kurir yang sangat berat, terlebih lagi upah yang mereka dapatkan harus dipotong

⁹ CNN Indonesia, “Protes Insentif, Driver GoKilat Mogok Kerja Mulai Besok” *CNN Indonesia* (online), 07 Juni 2021, h.1, dalam <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20210607135135-92-651227/protes-insentif-driver-gokilat-mogok-kerja-mulai-besok>, diakses pada 15 Agustus 2021.

¹⁰ Gojek, “Insentif Kurir Khusus *Gosend Same Day Delivery*”, <https://driver.gojek.com/s/article/Insentif-Kurir-Khusus-GO-SEND-Same-Day-Delivery>, diakses pada 9 September 2021.

lagi untuk keperluan bensin dan servis sepeda motor. Pekerjaan mereka pun juga tidak terlepas dari resiko kecelakaan kerja namun perusahaan tidak memiliki kewajiban untuk memberikan jaminan kecelakaan kerja karena status mereka sebagai mitra sehingga mereka harus menyisihkan pendapatan mereka untuk biaya berobat dan perawatan. Status mereka sebagai mitra perusahaan juga membuat perusahaan tidak memiliki kewajiban untuk memberikan upah minimum sesuai dengan ketentuan dalam UU ketenagakerjaan. Sehingga para kurir tersebut harus rela untuk bekerja keras mengejar target penghasilan agar mencapai upah minimum regional. Oleh karena itu tarif pokok pengangkutan barang yang ditetapkan oleh perusahaan tidaklah cukup sehingga mereka menggantungkan pada insentif untuk meningkatkan pendapatan bersih mereka.

Skema pendapatan yang diterima oleh kurir, setiap harinya kurir dapat mengantarkan sekitar 13-14 paket per harinya dimana pendapatan yang didapat adalah berkisar Rp.160.000 sampai Rp. 200.000 per harinya setelah dikurangi biaya bensin dan pengeluaran lainnya.¹¹ Namun pendapatan yang diterima oleh kurir tersebut tidak tetap karena bergantung pada jumlah pesanan yang masuk. Pendapatan tersebut juga masih dikurangi lagi untuk biaya servis motor jaminan sosial yang dalam hal ini adalah tanggungan dari kurir. Sehingga pemotongan insentif sepihak ini tentu merugikan kurir karena penurunan insentif juga berdampak pada penurunan pendapatan yang diterima oleh kurir.

¹¹ Aulia Putri Pandamsari, "Tak ada dialog, protes pemotongan insentif driver Gosend berlanjut" *Lokadata* (online), 11 Juni 2021, h.1, dalam <https://lokadata.id/artikel/tak-ada-dialog-protes-pemotongan-insentif-driver-gosend-berlanjut> , diakses pada 22 Agustus 2021.

Idealnya dalam hubungan kemitraan kedudukan para pihak adalah seimbang dengan prinsip saling memerlukan, mempercayai, memperkuat, dan menguntungkan sebagaimana diamanatkan dalam UU No 20 tahun 2008 tentang UMKM. Namun pada praktiknya relasi kemitraan yang dijalankan oleh perusahaan aplikasi kepada kurirnya tidaklah setara. Perusahaan memiliki posisi yang dominan dimana semua kebijakan atau keputusan terkait skema insentif, algoritma, dan mekanisme kerja menjadi kewenangan dominan dari perusahaan yang diputuskan sepihak oleh perusahaan, padahal seharusnya kurir sebagai mitra juga dapat berperan dalam pengambilan keputusan. Sehingga realitanya hubungan kemitraan yang terjalin antara perusahaan aplikasi dan kurir hanyalah sebuah kemitraan semu. Pemotongan insentif sepihak oleh perusahaan adalah contoh bahwa praktik kemitraan yang dijalankan antara perusahaan aplikasi dengan kurir sebagai mitranya tidak seimbang.

Ketidakadilan hubungan kemitraan terjadi karena belum terdapat aturan hukum yang secara tegas mengatur tentang pekerja yang bersatus sebagai mitra khususnya kurir mitra perusahaan sehingga terjadi *grey area* dalam hubungan kemitraan antara perusahaan aplikasi dengan kurir yang berstatus sebagai mitra. Dimana hingga saat ini hubungan kerja yang diatur dalam peraturan perundang undangan hanya dua jenis hubungan kerja antara lain perjanjian kerja waktu tidak tertentu (PKWTT) dan perjanjian kerja waktu tertentu (PKWT). Sementara UU No. 20 Tahun 2008 tentang UMKM tidak mengatur hubungan kemitraan yang lahir dari konsep *gig economy* seperti yang terjalin antara perusahaan aplikasi dengan kurir. Pun juga dalam peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 tahun 2019 tentang

perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat, hanya mengatur antar penumpang tidak mengatur antarbarang dan kurir mitra perusahaan aplikasi. Oleh karena itu kurir yang berstatus sebagai mitra rentan terhadap kesewenangan perusahaan, sehingga diperlukan perlindungan hukum bagi kurir yang berstatus sebagai mitra agar terwujud posisi yang seimbang dan kurir memiliki posisi tawar dalam pengambilan keputusan.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang permasalahan yang telah diuraikan diatas maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Konstruksi hubungan hukum antara kurir yang berstatus mitra dengan perusahaan.
2. Perlindungan hukum bagi kurir yang berstatus sebagai mitra terhadap pemotongan insentif sepihak oleh perusahaan.

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk menganalisa konstruksi hubungan hukum tenaga kerja antara mitra dengan perusahaan aplikasi
2. Untuk menganalisa mengenai perlindungan hukum bagi kurir yang berstatus sebagai mitra terhadap pemotongan insentif sepihak oleh perusahaan.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat antara lain :

1. Dari Segi Teoritis

Manfaat yang penulis harapkan dapat diambil dalam penelitian ini adalah memberikan pengetahuan dan memperkaya literatur khususnya dalam hukum perburuhan yakni terkait dengan pemotongan insentif secara sepihak terhadap tenaga kerja kurir yang berstatus sebagai mitra. Serta untuk mengatasi *teoritical gap* antara teori hubungan kerja sebagaimana diatur dalam Undang-Undang No 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan jo Undang Undang No 11 tahun 2020 tentang Cipta Kerja dengan teori hubungan kemitraan sebagaimana diatur dalam Undang Undang No 20 tahun 2008 tentang UMKM.

2. Dari Segi Praktis

Secara praktis penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat sebagai referensi dan memberikan kontribusi berupa pengetahuan kepada tenaga kerja kurir, perusahaan dan pemerintah untuk memecahkan masalah atau isu tentang kurir yang berstatus sebagai mitra di Indonesia.

1.5 Metode Penelitian

1.5.1 Tipe Penelitian

Tipe penelitian yang digunakan dalam penulisan skripsi ini adalah penelitian hukum normatif /doctrinal (*doctrinal research*). Penelitian hukum doctrinal adalah penelitian yang memberikan penjelasan sistematis terhadap suatu aturan yang

mengatur suatu kategori hukum tertentu.¹² Dalam penelitian ini, penulis memaparkan isu hukum yang ada dengan menganalisis peraturan perundang undangan terkait serta melakukan studi literatur yang relevan yang bertujuan untuk mencari pemecahan atas isu hukum yang timbul dan melahirkan preskripsi yang dapat diterapkan terhadap isu hukum yang sedang diangkat.

1.5.2 Pendekatan Masalah

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini yaitu pendekatan perundang undangan (*statue approach*), pendekatan konseptual (*conceptual approach*) dan pendekatan kasus (*case approach*).

Pendekatan perundang undangan (*statue approach*) adalah pendekatan yang dilakukan dengan menelaah peraturan perundang undangan dan regulasi yang berkaitan dengan isu hukum yang sedang diteliti.¹³ Pendekatan Konseptual (*Conceptual Approach*) merupakan pendekatan yang beranjak dari pandangan pandangan para ahli dan doktrin doktrin yang berkembang dalam ilmu hukum.¹⁴ Pendekatan kasus (*case approach*) merupakan pendekatan yang dilakukan dengan menelaah berdasarkan kasus - kasus yang berkaitan dengan permasalahan pada penelitian ini.

1.5.3 Sumber Bahan Hukum

Sumber bahan hukum sebagai penunjang dalam penelitian ini adalah bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder sebagai berikut:

¹² Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2005. h. 29.

¹³ *Ibid.*, h. 133.

¹⁴ *Ibid.*, h. 177.

a. Bahan Hukum Primer.

Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang mempunyai otoritas atau kekuatan seperti peraturan perundang undangan atau putusan hakim.¹⁵ Bahan bahan hukum primer yang digunakan dalam penelitian ini meliputi: Undang Undang Dasar NRI 1945, *Burgerlijk Wetboek* (BW), Undang – Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan, Undang Undang Nomor 20 Tahun 2008 Tentang Usaha Mikro, Kecil, Menengah, Undang - Undang Nomor 11 Tahun 2020 Tentang Cipta Kerja, Undang Undang Nomor 30 Tahun 1999 Tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa Alternatif, Undang - Undang Nomor 2 Tahun 2004 Tentang Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial, Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 2013 Tentang Pelaksanaan Undang Undang Nomor 20 tahun 2008 Tentang Usaha Mikro, Kecil dan Menengah, Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2021 Tentang Kemudahan, Pelindungan, dan Pemberdayaan Koperasi dan Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat;

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder yang digunakan penulis dalam penelitian ini berupa doktrin-doktrin dari para sarjana, literatur hukum, skripsi,

¹⁵ *Ibid.*, h. 181.

tesis, disertasi, surat kabar dan jurnal hukum. Bahan hukum sekunder tersebut berfungsi sebagai pelengkap dari bahan hukum primer.

1.5.4 Prosedur Pengumpulan Bahan Hukum

Prosedur pengumpulan bahan hukum dalam penelitian ini menggunakan metode studi kepustakaan (*Library Research*) terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder yang berkaitan dengan masalah yang dihadapi. Kemudian penulis akan menganalisa untuk menemukan hubungan antara bahan bahan hukum tersebut dengan masalah yang dihadapi, sehingga dapat diperoleh suatu kesimpulan permasalahan yang sedang diteliti.

1.5.5 Analisis Bahan Hukum

Dalam penulisan skripsi ini, penulis akan menganalisa bahan hukum yang telah dikumpulkan. Kemudian penulis akan menganalisa bahan bahan hukum yang telah dikumpulkan secara sistematis berdasarkan bab-bab dan sub bab sesuai dengan rumusan masalah yang terdapat pada penelitian sehingga dapat diperoleh suatu kesimpulan sebagai langkah untuk memecahkan suatu masalah dalam penelitian ini.

1.6 Pertanggungjawaban Sistematika

Sistematika penulisan skripsi ini terdiri dari 4 (empat) bab yang masing masing babnya terdapat beberapa sub bab dengan tujuan agar penulisan skripsi ini mudah dipahami oleh pembaca dengan sistematika sebagai berikut:

Bab I dalam penelitian ini berisi pendahuluan yang memamparkan latar belakang permasalahan hukum, rumusan masalah, tujuan penulisan, manfaat

penulisan, metode penelitian dan pertanggungjawaban sistematika. Pendahuluan ini merupakan dasar pembahasan yang akan diuraikan dalam bab-bab selanjutnya dalam penelitian ini.

Bab II dalam penelitian ini berisi tentang pembahasan mengenai rumusan masalah pertama yaitu menganalisa konstruksi hubungan hukum antara kurir yang berstatus mitra dengan perusahaan. Dalam sub babnya akan diuraikan mengenai hubungan hukum kemitraan, perbandingan antara hubungan kerja dan hubungan kemitraan serta studi kasus terhadap pemotongan insentif sepihak oleh perusahaan terhadap kurir yang bersatus sebagai mitra.

Bab III dalam penelitian ini berisi tentang pembahasan mengenai rumusan masalah kedua yaitu perlindungan hukum bagi kurir yang berstatus sebagai mitra terhadap pemotongan insentif sepihak oleh perusahaan. Dalam sub babnya akan diuraikan bentuk perlindungan hukum terhadap kurir yang berstatus sebagai mitra serta upaya hukum apa yang dapat diajukan kurir terhadap kebijakan pemotongan insentif sepihak oleh perusahaan.

Bab IV dalam penelitian ini merupakan bab penutup dari penulisan skripsi ini. Dalam bab ini berisi antara lain kesimpulan dari pembahasan dalam bab-bab sebelumnya. Kemudian ditutup dengan saran yang merupakan gagasan dari penulis agar skripsi ini dapat bermanfaat secara teoritis maupun praktis kepada pembacanya.